

Весьма секретно.

№ 496

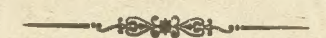
ОБОЗРѢНІЕ ПЕТЕРБУРГСКАГО ВОЕННАГО ОКРУГА.

ЧАСТЬ II.

СТРАТЕГИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ОКРУГА И ОТДѢЛОВЪ.

Составленъ генеральнаго штаба Подполковникомъ **БАЖЕНОВЫМЪ**.

Редактированъ въ управленіи Окружнаго генералъ-квартирмейстера штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.
1905.

Весьма секретно.
№ 496

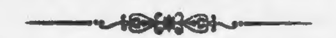
ОБОЗРѢНІЕ ПЕТЕРБУРГСКАГО ВОЕННАГО ОКРУГА.

ЧАСТЬ II.

СТРАТЕГИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ОКРУГА И ОТДѢЛОВЪ.

Составленъ генеральнаго штаба Подполковникомъ **БАЖЕНОВЫМЪ**.

Редактированъ въ управленіи Окружнаго генералъ-квартирмейстера штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.
1905.

Весьма секретно.

ЗНАЧЕНІЕ ОКРУГА ВЪ СТРАТЕГИЧЕСКОМЪ ОТНОШЕНІИ.

Значеніе округа обусловливается мѣстонахожденіемъ въ его предѣлахъ Петербурга—столицы Россіи, мѣста пребыванія ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, административнаго центра, узла путей, расходящихся по всей Имперіи, и порта, завоеваніе и устройство котораго стоило много крови, труда и денегъ великому Преобразователю Россіи.

По этимъ причинамъ, въ случаѣ какой-бы то ни было войны (въ предѣлахъ округа),—морской или сухопутной, вѣроятной конечной цѣлью дѣйствій противника будетъ овладѣніе Петербургомъ. Выполненіе подобнаго намѣренія можетъ быть достигнуто различными способами:

во 1-хъ противникъ можетъ, пользуясь моремъ и сравнительной малочисленностью нашего флота, попытаться подойти непосредственно къ Петербургу, высадиться въ Кронштадтской губѣ или въ любомъ пунктѣ Финляндскаго, Эстляндскаго или Лифляндскаго побережья, и оттуда двинуть свои силы къ Петербургу.

Подобное предположеніе наиболѣе вѣроятно потому, что такимъ способомъ противникъ нанесетъ ударъ непосредственно Петербургскому округу, не истощая своихъ силъ въ борьбѣ съ войсками Варшавскаго и Виленскаго округовъ.

Во 2-хъ, пробившись черезъ Варшавскій и Виленскій округа, противникъ можетъ наступать къ Петербургу съ юго-запада.

Перечисленныя направленія возможны и въ различныхъ сочетаніяхъ, которыя могутъ быть выполнены только при наличности значительно превосходныхъ силъ противника или въ случаѣ коалиціи.

Тѣмъ не менѣе, при перечисленныхъ операціяхъ не вся территорія округа приметъ въ нихъ одинаковое участіе: театромъ военныхъ дѣйствій сдѣлается только западная часть, на которой возможны: высадка и наступленіе дессанта, вторженіе сухопутныхъ силъ со стороны Виленскаго округа и ихъ движеніе, марши—маневры нашихъ войскъ и боевыя столкновенія.

Но, какъ сказано выше, наиболѣе удобной и выгодной для противника операціей надо считать высадку его на побережьи Финскаго залива или Балтійскаго моря: поэтому и въ западной части округа наибольшее значеніе принадлежитъ *береговой полосѣ.*

Кромѣ того наступленіе противника съ запада, отъ Риги или Либавы, также возможно, причемъ при послѣднихъ движеніяхъ операціонная линія его должна будетъ неминуемо выйти изъ береговой полосы, направившись на Петербургъ или сѣвернѣе Чудскаго озера, или, что удобнѣе,—южнѣе него.

Такимъ образомъ, театромъ военныхъ дѣйствій можетъ оказаться не только береговая полоса, но и пространство внутрь округа, и это не только при наступленіи сухопутной арміи изъ Виленскаго округа, но и, какъ сказано, даже при высадкѣ дессанта въ предѣлахъ Лифляндской губерніи.

При оборонѣ побережья, равно какъ при задержаніи противника уже высадившагося въ предѣлахъ Эстляндской или Лифляндской губерній, или, наконецъ, при отраженіи наступленія противника съ юга,—не только всѣ войска западной части округа примутъ участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ, но и всѣ оборонительныя средства его: населеніе, желѣзныя и грунтовыя дороги, пароходства, подводы и конскій составъ, и земскія учрежденія—по снабженію войскъ всѣмъ необходимымъ для существованія.

Такимъ образомъ, могущія разыграться операціи, имѣющія цѣлью—оборону-ли побережья, прегражденіе-ли доступовъ съ юга къ Петербургу, или то и другое—захватятъ нѣсколько губерній сразу. Поэтому невозможно отдѣлять, напримѣръ, Петербургскую губернію отъ Эстляндской, такъ-какъ при оборонѣ побережья возможно ожидать высадку противника какъ въ предѣлахъ одной такъ и другой. Точно также нельзя отдѣлить напр. Псковскую губ. отъ Петербургской, Лифляндской и части Новгородской потому, что наступающій съ юга противникъ можетъ двигаться не только черезъ г. Псковъ но и въ обходъ его—черезъ г. Валкъ, или на г. Порховъ, имѣя въ виду воспользоваться желѣзнодорожной линіей: Ново-Сокольники—Дно—Петербургъ, или: Дно—Старая Русса—Чудово—Петербургъ.

Разсмотрѣніе операціонныхъ линій противника, опредѣленіе ихъ выгодъ и недостатковъ—не входятъ въ составъ настоящаго описанія; точно также здѣсь не подлежатъ изслѣдованію пункты сосредоточенія нашей арміи, передвиженія къ выгоднѣйшимъ оборонительнымъ линіямъ и т. п., но,—какъ непріятельскія, такъ и наши *коммуникаціонныя линіи*,—желѣзныя дороги,—извѣстны.

Балтійская, часть Петербурго-Варшавской, Московско-Виндаво-Рыбинской и Петербурго-Витебской, желѣзныхъ дорогъ могутъ сдѣлаться не только нашими, но и непріятельскими коммуникаціонными линіями, служа путями подвоза для его арміи, наступающей изъ Виленскаго округа, или отъ Либавы, или Риги, или отъ избраннаго пункта побережья—къ Петербургу.

Для нашей-же арміи будутъ служить тѣ же желѣзныя дороги съ добавленіемъ Петербурго-Вологодской и Николаевской. По послѣдней не только будетъ происходить подвозъ запасныхъ людей и жизненныхъ средствъ изъ центральныхъ и восточныхъ губерній Имперіи, но она же дастъ возможность нашей арміи, базирующейся на Петербургъ, въ случаѣ необходимости мѣнять коммуникаціонную линію, базируясь на востокъ и даже юго-востокъ.

Восточнѣе линіи Николаевской желѣзной дороги и р. Волховъ (отъ пересѣченія ихъ) лежитъ площадь слабо населенная, бѣдная путями сообщенья и средствами, на которой нѣтъ ни одного значительнаго города, ни одного стратегически важнаго пункта. На этой площади трудно, даже невозможно ожидать боевыхъ столкновеній, ибо тамъ нѣтъ предмета дѣйствій не только для арміи, но даже и для мелкихъ отрядовъ противника. По мѣрѣ удаленія на востокъ и сѣверъ, въ предѣлы Олонецкой и Архангельской губерній, мѣстность становится все болѣе и болѣе труднодоступной, число путей и населенныхъ пунктовъ уменьшается, край дѣлается бѣднѣе, почва безплоднѣе, лѣса мельчаютъ и обращаются въ чахлый низко-

рослый кустарникъ, покрывающій тундру, незамѣтно сливающуюся съ поверхностью сѣвернаго океана. На этой громадной площади, состоящей изъ части Новгородской и всей Олонецкой и Архангельской губерній, нельзя ожидать операцій непріятельской арміи; только нѣкоторые немногочисленные пункты западной части побережья океана могутъ стать предметомъ *второстепенныхъ дѣйствій* противника, дѣйствій, служащихъ для отвлеченія нашего вниманія отъ Балтійскаго побережья, и выражающихся въ грабежѣ и разореніи нѣкоторыхъ прибрежныхъ населенныхъ мѣстъ. Движеніе отъ берега—внутрь страны невозможно потому, что лишенія, естественная при этомъ убыль и денежные расходы не окупятся ожидаемыми выгодами.

Сводя все сказанное можно вывести слѣдующее заключеніе:

Въ военномъ отношеніи площадь занимаемая округомъ дѣлится на двѣ части,—*западную,* въ которой будутъ въ случаѣ кампаніи итти военныя дѣйствія, въ которой расположены въ мирное время всѣ войска округа, и всѣ средства которой примутъ также участіе въ борьбѣ, и *восточную,* на которой никакихъ стратегическихъ операцій ожидать нельзя, ибо онѣ безцѣльны и гибельны для противника по причинамъ климатическимъ, по недостатку путей и средствъ сообщенья и существованія, рѣдкости населенія и удлиненію и неудобству коммуникаціонной линіи.

Выше было сказано, что линія Николаевской желѣзной дороги имѣетъ громадное значеніе для нашей арміи: владѣя этой линіей она, даже послѣ временной неудачи, можетъ разсчитывать на успѣхъ; потерявъ-же ее и будучи отброшена къ востоку,—положеніе арміи сдѣлается болѣе чѣмъ затруднительнымъ.

Вслѣдствіе сказаннаго границею между *западнымъ* и *восточнымъ отдѣлами* можно принять: р. Мсту (отъ границы Новгородской губерніи) до пересѣченія съ Николаевской желѣзной дорогой; затѣмъ эту послѣднюю до р. Волхова, по которой граница дойдетъ до Ладожскаго озера [1]).

Южною границею западнаго отдѣла явится существующая административная граница округа; западною—Рижскій заливъ, Балтійское море и Финскій заливъ до гор. Выборга, и сѣверною — желѣзнодорожная линія отъ г. Выборга до ст. Антреа, р. Вуокса—оз. Сувандо и берегъ Ладожскаго озера.

Такимъ образомъ первенствующее значеніе имѣетъ *западный отдѣлъ;* въ немъ-же наибольшій интересъ представляетъ прибрежная полоса, свойства которой, а также стратегически важные пункты будутъ разобраны и описаны особенно подробно. Для статистическаго описанія полосу эту выдѣлить нельзя, такъ-какъ невозможно указать точно ея границы, а слѣдовательно и вычислить статистическія цыфровыя данныя, приведенныя по губерніямъ и уѣздамъ.

Второстепенное значеніе принадлежитъ *восточному отдѣлу,* такъ-какъ въ немъ только немногіе пункты западной части побережья могутъ привлечь на себя вниманіе противника.

---

[1]) Граница сворачиваетъ съ желѣзной дороги потому, что р. Волховъ тоже можетъ служить путемъ отвоза для громоздкихъ предметовъ.

СТРАТЕГИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ЗАПАДНАГО ОТДѢЛА.

Выше было сказано, что наиболѣе важную часть округа составляетъ западный отдѣлъ; въ немъ-же наиболѣе уязвимою является *береговая полоса,* которая, начиная отъ г. Выборга и до границы Виленскаго округа, имѣетъ, не считая острововъ и мелкихъ заливовъ, около 1300 верстъ протяженія.

А) Береговая полоса. Значеніе этого побережья опредѣляется прежде всего расположеніемъ на немъ столицы Имперіи.

Для противника, обладающаго сильнымъ флотомъ, столица Россіи наиболѣе уязвима съ морской стороны. Враждебныя дѣйствія такого противника могутъ состоять въ производствѣ дессанта для овладѣнія Петербургомъ съ сухого пути, при чемъ, въ зависимости отъ обстановки, по предварительномъ форсированіи преградъ прикрывающихъ его, можно угрожать Петербургу одновременно какъ съ сухого пути, такъ и съ моря.

Очертаніе воднаго пространства, разстилающагося предъ столицею, его физическія свойства и расположеніе Петербурга въ восточномъ углу этого пространства, обусловливаютъ и большее значеніе восточной его части, т. е. Выборгскаго и Петербургскаго побережій. Эстляндское и Лифляндское побережья, имѣя по отношенію къ Петербургу второстепенное значеніе, могутъ быть мѣстомъ высадки противника лишь съ цѣлью: 1) способствовать наступленію къ Петербургу его арміи со стороны западной сухопутной границы, и 2) обезпечить довольствіе арміи сокращеніемъ коммуникаціонной линіи, перенеся базу къ сторонѣ моря.

Успѣхъ враждебныхъ дѣйствій противъ побережья находится въ прямомъ соотношеніи съ операціями флота на Балтійскомъ морѣ и въ Финскомъ заливѣ. Пока Балтійскій флотъ не утратитъ господства на нашихъ водахъ, побережье округа можетъ считаться обезпеченнымъ отъ значительнаго дессанта противника.

Для удобства изслѣдованія, побережье, въ зависимости отъ его значенія и свойства омывающихъ его водъ, можетъ быть подраздѣлено на три главныхъ участка: а) *Петербургскій*—отъ г. Выборга до устья р. Наровы; б) *Эстляндскій*—отъ этого послѣдняго до мыса Спитхамна и острова Оденсхольма, и в) *Лифляндскій*—съ Моонзундомъ.

Значеніе *перваго* опредѣляется близостью столицы отъ любого пункта побережья и отсутствіемъ серіозныхъ преградъ наступленію къ Петербургу высадившихся на этомъ участкѣ войскъ. Съ другой стороны, побережье это находится въ сферѣ вліянія Кронштадтской крѣпости и отчасти нашихъ морскихъ силъ могущихъ находиться на Кронштадтскомъ рейдѣ. Такимъ образомъ, если высадка въ этомъ участкѣ и угрожаетъ непосредственно главному объекту всего побережья, то съ другой стороны осуществленіе

ея возможно лишь въ томъ случаѣ, если вліяніе морскихъ средствъ будетъ окончательно парализовано противникомъ.

Эстляндскій участокъ, имѣя по воздушной линіи болѣе 270 верстъ протяженія, а по береговой—почти вдвое болѣе, лишенъ того значенія, которое имѣетъ Петербургскій. Высадка противника на Эстляндскомъ побережьи непосредственно Петербургу не угрожаетъ, тѣмъ болѣе, что дальнѣйшее наступленіе изъ Эстляндіи на востокъ представляетъ довольно значительныя затрудненія по бѣдности путей, особенно восточнѣе Везенберга, и вслѣдствіе необходимости форсировать двѣ преграды—Нарову и Лугу, изъ которыхъ первая, по свойствамъ своимъ, трудно одолима. Тѣмъ не менѣе это побережье можетъ сдѣлаться театромъ враждебныхъ дѣйствій: 1) съ цѣлью овладѣнья Эстляндіей, 2) для содѣйствія наступленію непріятельской арміи со стороны западной сухопутной границы, 3) съ цѣлью устройства складовъ запасовъ для флота и 4) съ цѣлью разрушенія Балтійской желѣзной дороги.

Лифляндскій участокъ прикрывается Моонзундскими островами и самъ по себѣ, значенія для противника не имѣетъ. Моонзундскій-же архипелагъ, въ постоянномъ его видѣ, можетъ быть разсматриваемъ лишь какъ мѣсто удобное для устройства промежуточной базы непріятельскаго флота. Южный участокъ этаго раіона, омываемый Рижскимъ заливомъ, вслѣдствіе болотистости побережья и малаго числа дорогъ, не имѣетъ важнаго значенія; привлечь вниманіе противника можетъ только г. Перновъ, производящій значительную торговлю.

I. Петербургскій участокъ.

Разсматриваемый участокъ, омываемый наиболѣе съуженною частью Финскаго залива, отличается слабымъ развитіемъ береговой линіи.

Городъ и крѣпость Выборгъ, составляя сѣверо-западную оконечность этого участка, лежитъ частью на материкѣ, частью на островахъ и прикрытъ отдѣльными укрѣпленіями, расположенными восточнѣе города и на островахъ къ сѣверо-западу отъ него. Прилегающая къ городу сѣверная часть Выборгскаго залива имѣетъ глубину около 12 ф. и отдѣляется нѣсколькими островами отъ *Транзундскаго рейда*. Послѣдній, благодаря островамъ Тупарансари, Тейкарсари и Меллансари, представляетъ прекрасную и закрытую якорную стоянку для судовъ всѣхъ ранговъ (6—10 саж. глубины). *Входы на рейдъ укрѣпленіями не защищены.* Въ сѣверную часть залива изъ *Транзундскаго рейда* ведутъ 3 главныхъ фарватера: 1) средній—Транзундскій проходъ, 2) западный—Пильскій и 3) восточный—Ніемельскій проходъ. Важное значеніе Выборга обусловливается положеніемъ его на перекресткѣ главнѣйшихъ шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, идущихъ изъ Финляндіи въ Петербургъ; черезъ него проходитъ желѣзная дорога, соединяющая столицу со всею системою Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ; здѣсь-

же Сайменскій каналъ входитъ въ Выборгскій заливъ, связывая Выборгъ съ внутренностью восточной части Финляндіи. Владѣя Выборгомъ, мы преграждаемъ противнику главные пути изъ Финляндіи къ Петербургу и можемъ удерживать въ нашихъ рукахъ узкій перешеекъ между заливомъ и р. Вуоксою, прикрытый Сайменскимъ каналомъ, съ пролегающимъ по перешейку большинствомъ путей изъ Финляндіи.

Въ случаѣ дессанта противника между Выборгомъ и Петербургомъ, съ цѣлью операцій противъ послѣдняго, мы, владѣя первымъ, будемъ угрожать тылу дессантнаго отряда и вынудимъ противника выставить къ Выборгу сильный заслонъ, освободивъ тѣмъ направленныя къ столицѣ войска.

Съ овладѣньемъ Выборгомъ, противникъ разобщаетъ Финляндію съ Петербургомъ и пріобрѣтаетъ удобную якорную стоянку для флота и обезпеченную базу для операцій какъ противъ столицы, такъ и въ Финляндіи.

Восточный берегъ Выборгскаго залива, по свойствамъ своимъ, представляетъ слѣдующія мѣста, удобныя для высадки: 1) *южнѣе Поповой горы противъ острова Леппалуото* [1]), 2) *у мызы Кайслаксъ (Кайслахти),* [1]) [3]) 3) *у д. д. Роккала и Вахтола,* [1]) [2]) и 4) *на побережьи между мызою Кирвіола и д. Макслаксъ* [1]) [2]).

Въ перечисленныхъ мѣстахъ берегъ покрытъ лѣсомъ и удобенъ для обороны, подходъ къ берегу лодокъ дессанта у д. Вахтола и м. Кирвіола затрудняется каменьями.

Оборона побережья Выборгскаго залива затрудняется неудобнымъ для обороняющагося направленіемъ единственнаго пути отступленія—шоссе Выборгъ—Віеркэ, проходящаго въ близкомъ разстояніи отъ берега. Высадившійся въ перечисленныхъ пунктахъ противникъ, при наступленіи *къ Выборгу,* можетъ быть задержанъ на позиціяхъ: у д. Роккала, у м. Кайслаксъ, у м. Сасси, у д. Нуора, у дачи южнѣе Поповой горы и у д. Кяремяки.

Высадка противника на побережьи Выборгскаго залива возможна въ случаѣ его намѣренья дѣйствовать противъ Выборга, а также для облегченія занятія полуострова Віеркэ; для дѣйствій-же противъ Петербурга, противникъ вѣроятнѣе высадится гдѣ-нибудь западнѣе—въ Финляндіи, но не изберетъ описанный участокъ, какъ могущій быть обороняемымъ значительными силами, и связанный со столицею мѣстностью, представляющею всѣ выгоды для обороны.

Пространство, лежащее между Выборгомъ и Петербургомъ, составляя перешеекъ между Финскимъ заливомъ и Ладожскимъ озеромъ, представляетъ мѣстность пересѣченную, лѣсистую и болотистую.

Отроги Финляндскихъ горъ входятъ въ перешеекъ нѣсколькими кряжами песчаныхъ каменистыхъ холмовъ. Направленіе этихъ послѣднихъ обозначается путями, ведущими изъ Финляндіи въ Петербургъ. Хребты и вершины холмовъ, по которымъ проложены дороги, представляютъ наиболѣе доступную мѣстность; по мѣрѣ спуска въ долины и котловины между кряжами, мѣстность становится лѣсистою, а на самомъ днѣ котловинъ лежатъ озера или болота, залитыя водою и совершенно непроходимыя. Такой ха-

---

[1]) Рекогносцировка 1896 года. [2]) Военное обозрѣніе Финляндскаго военнаго округа. [3]) Рекогносцировка 1886 года.

рактеръ мѣстности, крайне неблагопріятный для дѣйствій большихъ массъ войскъ, особенно для употребленія многочисленной артиллеріи и кавалеріи, затрудняетъ наступленіе и доставляетъ выгоды оборонѣ.

Отъ Выборга къ Петербургу идутъ слѣдующія дороги: 1) *Береговая,* частью шоссированная, частью грунтовая дорога на д. Макслаксъ—Хумаліоки—Ваммельсу и Сестрорѣцкъ (163 верс.).

На этой дорогѣ для задержанія наступленія противника имѣются позиціи: арріергардная у Хумаліоки, Ваммельсу [1] [3]) и за Лахтинскимъ разливомъ; [3]) у Сестрорѣцка наступленіе противника можетъ быть задержано бывшимъ отводнымъ каналомъ, хотя и не представляющимъ особыхъ выгодъ для обороны [3]). 2) *Шоссированная*—отъ Выборга на Сейніо, Новую Кирку —къ д. Ваммельсу и далѣе по предъидущей береговой на Сестрорѣцкъ (отъ Выборга до Ваммельсу—80 вер., до Петербурга—140 вер.). Позиціи, на которыхъ можетъ быть задержано наступленіе противника, имѣются: у д. д. Иенперо, Мола, Кюреля—Красное Село (арьерг. на 3—4 б-на), Паркила (на 4 б-на, 12 ор.) [1]), у с. Кивинебба (на 6—8 бат., 24—32 ор.), за р. Сестрой, у д. Мертути (на 16 бат., 32 ор.) и у Парголова (на 32 бат., 64 ор.).

Кромѣ того, для наступленія къ Петербургу, противникъ можетъ воспользоваться дорогой, отходящей отъ береговой дороги у д. Роккала и выходящей на 2-ю дорогу между д. Пейпола и Новой Киркой. По этой дорогѣ отъ Выборга до Петербурга 161 вер.

На этомъ пути наступленіе противника можетъ быть задержано у с. Куолемаярви и на позиціи у д. Макула. [4])

Всѣ пути изъ Финляндіи, идущіе вдоль перешейка сѣвернѣе желѣзной дороги, пересѣкаются р. Вуоксою, притокомъ ея—Пуратейнъ и озерами—Молаярви и Эурапяя-ярви, представляющими сильныя преграды. На всемъ протяженіи, по прямой линіи—65 верстъ, здѣсь имѣются только три моста: у д. д. Кивиніеми, Моиніеми и Молы. Пути, идущіе южнѣе желѣзной дороги, на этой-же высотѣ пересѣкаются болотами, лежащими къ юго-востоку отъ Выборга. Въ разстояніи 30—40 верстъ къ западу отъ Петербурга, всѣ дороги, идущія къ столицѣ отъ Выборга, сходятся въ *два пути:* шоссе и береговую дорогу, которыя здѣсь отстоятъ другъ отъ друга на разстояніе 6—7 верстъ и пересѣкаются позиціей у д. Мертути и Сестрорѣцкимъ бывшимъ отводнымъ каналомъ, что, въ связи съ неудобной для движеніи мѣстностью, можетъ оказать затрудненіе наступленію противника къ столицѣ.

Пути, ведущіе отъ Выборга къ Петербургу, соединяются слѣдующими удобными поперечными дорогами:

1) *Грунтовой*—отъ д. Макслаксъ на Кайпіала, Няуки и далѣе—*шоссированной*—на Куолемаярви—Хумалина—Перкярви и Паркила (50 вер.). [2])

2) *Шоссированной*—отъ д. Мурила на Новую Кирку, или грунтовой отъ Тайвола, или Елинала или Витикала на Новую Кирку и далѣе шоссированной на д. Войпіала (50 вер.). [2])

3) *Шоссированной*—отъ Ваммельсу на Кивинеббъ (22 вер.). [1])

4) *Шоссированной*—Теріоки—Іоутсельке (15 вер.). [2]) [4])

---

[1]) Рекогносцировка 1896 г. [2]) Военное обозрѣніе Финляндскаго военнаго округа. [3]) Рекогносцировка 1893 г. [4]) Рекогносцировка 1886 г.

5) *Частью мощеною, частью грунтовой* дорогой—отъ Сестрорѣцка на д. Редикуль (Редуголь), станц. Бѣлоостровъ, Александровскую слободу къ д. Мертути или Бѣлоострову (15 вер.).

Дорога Выборгъ—Сейніо—Н. Кирка—Ваммельсу связывается съ побережьемъ, кромѣ перечисленныхъ дорогъ, еще грунтовой отъ Хумала на Кархула, Ленкерэ и далѣе шоссированной на Роккола (25 вер.). Выборгское-же шоссе, на протяженіи первыхъ 50 верстъ (до д. Паркила), не имѣетъ вовсе удобныхъ дорогъ, связывающихъ его съ берегомъ.

Наибольшимъ числомъ удобныхъ поперечныхъ путей связана береговая дорога съ дорогой, отходящей отъ Роккола на Н. Кирку къ Ваммельсу, а именно:

1) Макслаксъ—Раутайсъ—Няуки (10—14 вер.).
2) Мурила (или Карьялайсъ) Венгтиккяля (10 вер.)
3) Тайвола (или Еллинала)—Н. Кирка (20 вер.)
4) Витикала—Н. Кирка (18 вер.)

Къ югу отъ Выборгскаго залива лежитъ *полуостровъ Біеркэ,* выгода котораго, какъ дессантнаго пункта, состоитъ въ томъ, что близъ него находится проливъ *Біеркэ-Зундъ*—лучшая якорная стоянка всего разсматриваемаго участка, удобная для расположенія значительнаго флота.

Біеркэ—Зундъ отдѣляетъ отъ полуострова Біеркэ архипелагъ, состоящій изъ трехъ большихъ и нѣсколькихъ малыхъ островов. Глубина пролива отъ 8 до 15 саж. и въ одномъ только мѣстѣ глубина фарватера уменьшается до 23 фут. Лучшими мѣстами для стоянки флота могутъ считаться: южнѣе острова Равицы, противъ д. Харила и противъ входа въ небольшой заливъ близъ кирки Біеркэ. Архипелагъ ограничивающій проливъ съ западной стороны, состоитъ изъ островов: Пейсари (Вископсэ), Тюринсари и Біеркэ, окруженныхъ небольшими шхерами. Острова эти, отдѣленные узкими проливами другъ отъ друга, даютъ возможность противнику устроитъ на нихъ обезпеченные склады различныхъ запасовъ.

Полуостровъ Біеркэ почти на всемъ протяженіи удобенъ для дессанта. Наиболѣе-же удобнымъ пунктомъ можно считать небольшой *заливъ у кирки Біеркэ (Койвисто).*

Глубина бухты, въ разстояніи 100 саж. отъ берега, отъ 2 до 3 саж.; на берегу устроено три пристани. Весь берегъ залива въ тактическомъ отношеніи удобенъ для обороны, а въ особенности позиція у церкви на мысѣ Кирконіеми и полуостровъ Койвисто. Стратегическое-же неудобство обороны побережья залива состоитъ лишь въ томъ, что единственные пути, идущіе изъ Біеркэ, проходятъ вдоль береговъ Хмѣлевскаго и Макслакскаго заливовъ, откуда непріятель можетъ угрожать отступленію отрядовъ, обороняющихъ Біеркэ.

Вообще оборона полуострова Біеркэ легко охватываемаго съ двухъ сторонъ, весьма затруднительна. Обороняющемуся необходимо удерживать три пункта: а) главное мѣсто дессанта у с. Біеркэ, б) Хумаліоки и в) Макслахти.

Наиболѣе въ этомъ случаѣ существеннымъ средствомъ обороны будетъ недопущеніе непріятельской эскадры съ ея артиллеріей къ тремъ названнымъ пунктамъ, при помощи соотвѣтствующихъ минныхъ загражденій и заблаговременно возведенныхъ и вооруженныхъ батарей на берегу.

Высадка противника на полуостровѣ Біеркэ возможна для слѣдующихъ цѣлей: 1) для операцій противъ Петербурга, 2) для операцій противъ Выборга, 3) для занятія полуострова съ тѣмъ, чтобы прикрыть стоянку флота въ проливѣ, а также склады необходимыхъ для флота запасовъ на островахъ, и 4) какъ вспомогательная по отношенію высадки на южномъ берегу Финскаго залива. При преслѣдованіи противникомъ двухъ первыхъ цѣлей, высадившійся у Біеркэ отрядъ встрѣтитъ затрудненіе вслѣдствіе незначительнаго числа путей, ведущихъ съ полуострова и притомъ проходящихъ по мѣстности крайне пересѣченной. При наступленіи къ Выборгу противникъ будетъ имѣть два пути:

1) Шоссированную береговую дорогу, на которой находится удобная для обороны позиція у д. Роккала и нѣсколько арьергардныхъ позицій, перечисленныхъ выше, и

2) частью шоссированную, частью грунтовую дорогу—Хумаліоки—Пеусса—Кайпіала—Кольмкесяла—Кархула—Хумала—Сейніо (ок. 70 вер.), годную для движенія войскъ и обозовъ.

Для движенія къ Петербургу имѣются два вполнѣ удобныхъ пути, соединяющихся въ одинъ у д. Ваммельсу:

1) Отъ Біеркэ вдоль берега залива (127 вер.), и

2) частью шоссированная, частью грунтовая дорога отъ Біеркэ на Макслаксъ, Кайпіала, Куолемаярви, Н. Кирка и Ваммельсу (130 вер.).

На первомъ пути противникъ можетъ быть задержанъ на позиціи у Хумаліоки, а на второмъ на арьергардной позиціи у д. Макслаксъ, на сильной позиціи у д. Кайпіала и на позиціяхъ у Куолемаярви, Макула и Н. Кирка.

Между Хмѣлевскимъ заливомъ и Сестрорѣцкомъ тянется рифъ, препятствующій вообще производству высадки сколько-нибудь значительныхъ отрядовъ. Малые-же могутъ высаживаться на берегъ: а) *въ заливѣ Курелайселахти,* б) *у д. Юкола* и *у д. Ваммельсу.*

Пункты эти связаны береговой дорогой и отъ нихъ идутъ внутрь страны удобные для движенія пути, выходящіе къ Н. Киркѣ (20—30 вер.). Такъ какъ съ занятіемъ противникомъ Н. Кирки, отрядъ, обороняющій Біеркэ, можетъ быть отдѣленъ отъ Петербурга, то перечисленные пункты могутъ имѣть значеніе вспомогательныхъ по отношенію высадки у Біеркэ. Кромѣ того *Ваммельсу,* какъ находящійся только въ 6 верстахъ отъ желѣзнодорожной станціи *Райвола* и соединенный съ нею удобнымъ путемъ, можетъ быть избранъ противникомъ для высадки, съ цѣлью разрушенія желѣзной дороги.

Восточнѣе Ваммельсу желѣзная дорога подходитъ еще ближе къ берегу, на который высадка небольшихъ отрядовъ возможна у *д. Тюресева* и у *д. Теріоки.*

Все пространство отъ устья р. Сестры до мыса Дубки удобно по свойствамъ своимъ, для производства дессанта. Сѣвернѣе Сестрорѣцка глубина 14—17 фут, находится въ разстояніи 50 саж. отъ берега; 24 фут. глубина подходитъ почти на версту къ берегу, а $5^1/_4$—$5^1/_2$ саж. на 2 версты.

Значеніе Сестрорѣцка обусловливается: 1) близостью его къ столицѣ (30 верс.), 2) удобствомъ якорной стоянки, и 3) расположеніемъ его вблизи Финляндской желѣзной дороги, проходящей лишь въ 5 верстахъ, и узкоколейной желѣзной дорогой, соединяющей его съ Петербургомъ. Кромѣ того въ Сестрорѣцкѣ находится обширный оружейный заводъ.

Удобная якорная стоянка у Сестрорѣцка имѣется въ разстояніи отъ $1^1/_2$ до $2^1/_2$ миль отъ берега, гдѣ мѣсто хотя и открыто западнымъ и южнымъ вѣтрамъ, но по хорошему грунту удобно для расположенія судовъ. Къ сѣверо-западу отъ Сестрорѣцка можно становиться судамъ всѣхъ ранговъ, на глубинѣ 5—7 саж., не ближе $1^1/_2$ верс. отъ берега.

Неудобство высадки у Сестрорѣцка состоитъ въ томъ, что берегъ здѣсь вогнутъ и окруженъ высотами, представляющими удобныя позиціи для дѣйствій по дессанту. Чтобы избавиться отъ фланговаго огня во время высадки, непріятелю необходимо будетъ занять *мысъ Дубки*, атака котораго, представляющаго удобное мѣсто для расположенія батарей, сопряжена съ большими затрудненіями. Вслѣдствіе обширной береговой отмели, большія суда могутъ подходить къ м. Дубки съ запада не ближе 5 верстъ, а съ сѣверо-запада и юго-запада на разстояніе $1^1/_2$—3 верс. Атакѣ судовъ съ юго западной стороны могутъ препятствовать батареи сѣвернаго Кронштадтскаго фарватера, а при атакѣ съ сѣверо-западной стороны, непріятель подставляетъ свой флангъ и тылъ батареямъ, которые могутъ быть расположены на высотахъ берега. Близость Кронштадтскихъ укрѣпленій, а можетъ быть и Балтійскаго флота, укрывшагося за укрѣпленіями Кронштадта, увеличиваютъ шансы на успѣхъ обороны и вмѣстѣ съ тѣмъ дѣлаютъ высадку у Сестрорѣцка съ цѣлью самостоятельныхъ операцій противъ столицы, несмотря на выгодныя условія, мало вѣроятною.
Высадившійся у Сестрорѣцка противникъ, для наступленія къ Петербургу, можетъ воспользоваться:

1) береговою дорогою (22 вер.), идущею то по лѣсистому, то по болотистому дефиле и хорошо прикрытою съ моря, за исключеніемъ участка, ближайшаго къ столицѣ, восточнѣе Лахты, а также, пространства между д. Кангакюля (Лисій носъ) и Калпало, и

2) частью мощеною, частью грунтовою дорогою на д. Редикуль, слободу Александровскую къ Бѣлоострову (или Мертути) и далѣе Выборгскимъ шоссе (всего 36 вер.). Пути эти проходятъ въ разстояніи 5—15 вер.

другъ отъ друга и соединяются двумя дорогами, неудобными для движенія обозовъ:

1) Парголово—Каменка—Лахта (или Калпало) 15—18 вер. и 2) Ново-Парголовская—Удѣльная—Коломяги—Старая деревня (8 верс.).

Наступленіе противника по береговой дорогѣ задерживается позиціей за Лахтинскимъ разливомъ, а по Выборгскому шоссе—у Парголова.

Отъ Дубовскаго мыса до западной стороны Лондонской мели, на протяженіи 85 верс. береговой линіи, высадку слѣдуетъ признать невозможною, такъ какъ подобная операція осуществима только послѣ уничтоженія Кронштадта. Только начиная съ Красной Горки и далѣе къ западу десантъ на южный берегъ Финскаго залива становится возможнымъ.

Побережье къ западу отъ Ораніенбаума до Сойкинскаго полуострова представляетъ низменную болотистую полосу, бѣдную путями и малонаселенную, ограниченную съ юга, въ разстояніи 10—30 верс. отъ моря, склонами Царскосельско-Капорскаго плато. Вдоль берега идетъ удобная грунтовая дорога; между этой дорогой и путемъ, идущимъ по сѣверному склону Капорскаго плато, Ропша—Гостилицы—Капорья, нѣтъ ни одной удобной дороги, которая пересѣкала-бы прибрежную полосу въ направленіи съ востока на западъ.

Поперечныя дороги, ведущія отъ берега моря на Капорское плоскогорье, имѣются слѣдующія:

1) Ораніенбаумъ—В. Илики—Порожки—Гостилицы (21 вер.).

2) М. Ижорская — Пенники — Таменгонтъ — Горлово — Гостилицы (25 вер.).

3) Красная горка—д. Тентелева—Усть-Рудицы—Лопухинка, на участкѣ отъ д. Коваши до д. Терентьева неудобная для движенія обозовъ.

4) Керново-Воронина (19 вер.).

5) Керново-Капорья (13 вер.).

6) Отъ д. Систа-Палкина, вдоль р. Систы на д. Семейскую (17 вер.).

Дороги эти представляютъ лѣсныя дефиле, раздѣленныя труднопроходимою болотистою мѣстностью и всѣ кромѣ шоссированнаго участка первой отъ ф. Иликоски до Гостилицы—грунтовыя.

Царскосельско-Капорское плато густо заселено и перерѣзано обширною сѣтью сравнительно хорошихъ дорогъ. Съ запада по этому плато къ Петербургу ведутъ, въ направленіи параллельномъ берегу Финскаго залива, слѣдующіе удобные для движенія войскъ и обозовъ пути:

1) Шоссе Ямбургъ-Петербургъ (115 верс.), движеніе противника по которому можетъ быть задержано на позиціяхъ: у мызы Графская гора, у Ополья, у Чирковицъ, передъ д. Касково (у д. Кемпелева), у с. Высоцкаго и наконецъ у Краснаго Села.

2) Грунтовая дорога отъ д. Котлы на Копорья—Воронину—Ропшу къ Крас. Селу (Котлы—Красное—85 верс.), на которой для задержанія наступленія противника имѣются позиціи у Копорья и у Ворониной, послѣдняя изъ которыхъ пригодна для корпуса, и кромѣ того много хорошихъ

позицій для небольшихъ отрядовъ, такъ-какъ лѣсистыя пространства пересѣкаются здѣсь крутыми оврагами.

3) Грунтовая дорога, идущая вдоль Балт. желѣзн. дороги, отъ Ополья на д. Молосковицы—Вруду—Ославье—Губаницы—Пуллева—Владимірское Шпаньково—Ворницы—Колпано—Гатчина а далѣе—шоссе на Петербургъ (120 вер.).

4) Грунтовая дорога, отдѣляющаяся отъ предъидущей у д. Губаницы и направляющаяся на д.д. Волгово—Низковицы—Скворицы и Красное Село, (или отъ Низковицы на Кипень—въ Красное Село), по которой отъ Ополья до Петербурга 110—115 верс.

Всѣ названные пути, кромѣ 3-го, сходятся у *Краснаго Села*, пріобрѣтающаго вслѣдствіе того важное значеніе.

Изъ другихъ пунктовъ, находящихся на Капорскомъ плоскогорьи, наибольшее значеніе имѣетъ *г. Гатчина*, какъ узелъ шоссейныхъ, обыкновенныхъ и желѣзныхъ дорогъ: Балтійской, Варшавской и Тосненскаго участка Николаевской желѣзной дороги.

Между перечисленными выше путями, идущими по плоскогорью къ Петербургу, имѣется много удобныхъ для движенія поперечныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе описаннаго характера мѣстности *побережья между Ораніенбаумомъ и Сойкинскимъ полуостровомъ*, высадившійся въ этомъ участкѣ противникъ встрѣтитъ при наступленіи наибольшее затрудненіе въ низменной полосѣ, до выхода на Капорское плоскогорье.

Въ отношеніи высадки разсматриваемое побережье представляетъ слѣдующія удобства.

Берегъ между д. Н. Красная горка и Батарейною бухтою имѣетъ благодаря близости къ столицѣ (60—80 вер.) важное значеніе, которое усиливается еще тѣмъ, что высадившійся здѣсь противникъ можетъ выйти вофлангъ и тылъ Кронштадтскимъ укрѣпленіямъ и тѣмъ облегчить флоту борьбу съ крѣпостью. Близь этого берега имѣется хорошая якорная стоянка, лежащая къ сѣверу отъ Красной Горки, въ 2 миляхъ, на глубинѣ 11—12 саж.)

Высадка возможна: а) *противъ д. Н. Красная Горка*; б) *западнѣе мыса Сѣрая Лошадь*, и в) *въ Батарейной бухтѣ*. Изъ названныхъ пунктовъ болѣе выгодна для дессанта *Батарейная бухта*, такъ какъ узкая полоса высокихъ холмовъ между бухтою и Каравалдайскимъ озеромъ доставитъ высадившимся войскамъ хорошую позицію для прикрытія пункта высадки. Невыгоды-же охватывающаго положенія обороняющагося могутъ быть уничтожены производствомъ вспомогательнаго дессанта *на островѣ Каравалдаѣ*, соединенномъ съ берегомъ узкою гатью черезъ проливъ, который въ ординарную воду проходимъ въ бродъ.

Для наступленія къ Петербургу имѣется только одна береговая дорога, идущая на Ораніенбаумъ недалеко отъ моря, отъ которой у В. Ижорской отдѣляется удобная грунтовая дорога на д. д. Вронную—Вѣнки и Троицкую къ Петергофу или Красному Селу. Движеніе по бере-

говой дорогѣ, находящейся въ сферѣ Кронштадтскихъ укрѣпленій, возможно лишь при содѣйствіи флота, вслѣдствіе чего высадку противника на участкѣ Красная Горка—Батарейная бухта можно допустить только въ случаѣ содѣйствія атакѣ Кронштадта съ моря и при особо благопріятныхъ для противника условіяхъ. Наступленіе противника по береговой дорогѣ можетъ быть задержано на позиціи у д. Вронной. Позиція эта имѣетъ важное значеніе, такъ какъ съ утвержденіемъ на ней противникъ пріобрѣтаетъ командованіе надъ близь-лежащими Кронштадтскими укрѣпленіями, и на остальномъ пути къ Петербургу позицій для обороняющагося не имѣется.

Въ 2-хъ верстахъ западнѣе Батарейной бухты лежитъ *мысъ Осиновый*, и промежутокъ между ними неудобенъ для крупнаго дессанта, такъ какъ море открыто западнымъ вѣтрамъ, усѣяно камнями и отмелями.

Отъ мыса Осиноваго до мыса Колганпя берегъ Финскаго залива образуетъ *Капорскую губу*, хотя открытую сѣвернымъ и сѣверо-западнымъ вѣтрамъ, но представляющую сравнительно довольно удобную якорную стоянку, на глубинѣ 6—10 саж.; 5-ти саженная глубина подходитъ къ берегу, въ восточной и средней части залива на $3^{1}/_{2}$ вер. въ западной на $1^{1}/_{2}$ вер.

Въ стратегическомъ смыслѣ, дессантъ *въ вершинѣ Капорской губы весьма удобенъ,* такъ какъ прибрежная болотисто-лѣсистая полоса здѣсь наиболѣе съуживается, достигая всего 7—8 верстъ, и мѣсто это менѣе другихъ пунктовъ удалено отъ населеннаго и богатаго путями Царскосельско-Капорскаго плоскогорья; затѣмъ, отсюда черезъ прибрежную полосу идутъ удобные пути отъ главнѣйшаго узла—д. Керново, на Капорья (13 вер.) и Воронину (19 вер.), и наконецъ, какъ мѣсто высадки такъ и пути на плоскогорье прикрываются со стороны Петербурга обширной труднопроходимой болотистой полосой, лежащей между плоскогорьемъ и Каравалдайскимъ плато. Выгоды эти, а также близость вершины Капорской губы къ Петербургу и къ операціоннымъ направленіямъ Нарва — Петербургъ и Псковъ—Петербургъ, и удобство сообщенья съ ними даютъ возможность предполагать, что мѣсто это можетъ быть избрано для дессанта въ слѣдующихъ случаяхъ: 1) при значительномъ превосходствѣ флота противника на Финскомъ заливѣ, съ цѣлью операцій противъ Петербурга, или для отвлеченія нашихъ силъ съ главнаго театра военныхъ дѣйствій и 2) для содѣйствія наступленію непріятельской арміи со стороны Нарвы или Пскова, съ цѣлью сокращенія операціонной линіи и для ослабленія невыгодъ, сопряженныхъ съ наступленіемъ по обширному болотистому поясу р. р. Луги и Наровы.

Къ числу невыгодъ для производства дессанта на этомъ побережьи должно быть отнесено то, что Капорская губа открыта господствующимъ западнымъ и въ особенности сѣверо-западнымъ вѣтрамъ, отъ которыхъ флотъ долженъ будетъ искать укрытіе за *островомъ Сескаръ,* отстоящимъ на 30 верстъ, гдѣ имѣется стоянка на глубинѣ 10—14 саж. въ разстояніи 2-хъ миль восточнѣе берега.

Отъ *мыса Устьинскаго* до устья *р. Ковашu,* на протяженіи $10^{1}/_{4}$ вер., покрытый камнями берегъ и каменистое мелкое дно—неудобны для высадки.

Далѣе пунктами для дессанта могутъ быть: а) *устье р. Коваши,* б) *мысъ Сѣверный Долгой,* в) *дер. Керново,* г) *м. Наволокъ,* д) *м. Дубовскій,* е) *устье р. Пеппіи,* ж) *м. Забалканская и* з) *д. Кривые Ручьи.*

а) *У устья р. Коваши* устроена пристань съ дамбою, вдающеюся въ море на 220 саж. На пристани грузятся суда съ осадкою до 9 фут. Отъ пристани вглубь страны, до стеклян. завода (ок. 3-хъ верс.) проведена узкоколейная паровая желѣзная дорога, а далѣе, на д. Готобужи—конно-желѣзная дорога, протяженіемъ $8^1/_4$ верстъ. Устье р. Коваши преграждено 3-хъ фут. баромъ. Являясь отдѣльной искуственной точкой, пристань эта, при наличности лежащихъ къ западу болѣе удобныхъ пунктовъ, едва-ли можетъ быть выбрана для производства дессанта.

б) *У мыса Сѣверный Долгой* и на прилежащемъ къ нему берегу (близъ кордона Долгой) встрѣчаются условія наиболѣе благопріятствующія производству значительнаго дессанта: 5-ти саж. глубина держится въ разстояніи $^3/_4$ — $1^1/_2$ верс. отъ берега. Послѣдній-же представляетъ узкую плоскую песчаную полосу, за которою непосредственно начинается сплошной лѣсъ, глубоко простирающійся вглубь материка. Оборона самаго берега нѣсколько облегчается этимъ лѣсомъ и слегка охватывающимъ положеніемъ обороняющагося, способствующимъ перекрестному огню.

в) Высадка непосредственно *у д. Керново* въ настоящее время, при отсутствіи пристани, не представляетъ удобствъ (широкая полоса каменистой мели).

г), д) у мысовъ *Наволока* и *Дубовскаго*—высадка значительныхъ силъ неудобна по причинѣ мелководья, подводныхъ камней (г) и тѣсноты (д), и потому, что большія выгоды представляетъ—

е) *двухверстная полоса восточнѣе устья р. Пеппіи,* свободная отъ камней и представляющая удобство для высадки широкимъ фронтомъ. Подходъ броненоснаго флота (5 саж.) возможенъ на разстояніе ок. 3-хъ верстъ. Въ $^1/_2$ верстѣ отъ берега 6 фут. глубина. Къ самому берегу на разстояніе до 3-хъ саж. могутъ подойти лишь рыбачьи лодки.

Берегъ пологій песчанный, 30 саж. ширины; далѣе—болотистый лѣсъ шириною ок. $1^1/_2$ версты до озера Копенскаго.

Дессантныя лодки невозможно укрыть въ устьѣ р. Пеппіи по причинѣ его мелководья.

ж) и з) Еще болѣе удобствъ для подхода флота имѣется у *мыз. Забалканской* (5^0 — въ $1^1/_2$ верстѣ, а 15^0 — въ $^1/_2$ верс.) и у *д. Кривые Ручьи* (7^0—въ $1^1/_2$ верстѣ, а 12^0 въ 150 саж. отъ берега), гдѣ возможна высадка на фронтѣ 1—$1^1/_2$ версты. У обоихъ пунктовъ берегъ песчанный, за которымъ тянется лѣсъ.

Неудобство перечисленныхъ мѣстъ состоитъ въ отсутствіи опорныхъ пунктовъ, которые могли-бы прикрыть высадившіяся войска, такъ что для обезпеченія высадки, противникъ вѣроятно вынужденъ будетъ продвинуться на Капорское плато и занять линію д. д. Капорья—Воронина; но при этомъ, пути на плоскогорье, представляющіе лѣсныя дефиле, и удобныя для обороняющагося позиціи у д. д. Капорья и Воронина, затруднятъ выполненіе такой задачи.

Для дальнѣйшаго наступленія внутрь страны имѣются слѣдующіе пути: 1) *къ Ямбургу:*

а) отъ Капорья на д. д. Семейская, Котлы, Войносова, Заполье и Юхново (60 вер.):

б) отъ Капорья на Перелѣсье, Корчаны, Пружицы (или Фалелѣевка—Гурлева) и далѣе по шоссе (55 вер.):

в) отъ д. Ворониной на д. Зябицы, Местанова и по шоссе (65 вер.). Занятіе Ямбурга, близь котораго сходятся всѣ пути, ведущіе съ плоскогорья, имѣетъ значеніе въ смыслѣ обезпеченія высадившихся войскъ со стороны Эстляндіи.

2) *Къ Петербургу:* а) частью грунтовая, частью шоссейная дорога отъ д. Ворониной на д. д. Лопухинку, Гостилицы (или Дятлицы), Ропшу и Красное Село (70 вер.) б) грунтовая дорога отъ Капорья (или Воронина) на д. Забицы и Лошковицы и по Нарвскому шоссе (90 вер.) встрѣчающіяся на этихъ путяхъ позиціи перечислены выше.

3) *Къ Гатчинѣ:* а) отъ д. Ворониной на Дятлицы, Волосова, Кипень и Скворицы (50 вер.):

б) отъ Капорья на д. д. Зябицы, Лошковицы, Клопицы, Губаницы, Пуллева и Борницы (80 вер.).

Занятіе Гатчины для противника, высадившагося въ Капорской губѣ, важно лишь въ томъ случаѣ, если высадка произведена съ цѣлью содѣйствія наступленію арміи со стороны Пскова.

Въ случаѣ высадки западнѣе р. Пеппіи противнику придется или: а) двигаться береговою дорогою до д. Керново (ок. 25—28 вер.), а оттуда—на д. Капорья или Воронино, или—б) свернуть внутрь материка и направиться на д. Семейскую, или—Котлы, но въ этихъ случаяхъ ему предстоитъ движеніе по дефиле между озерами Копенскимъ, Глубокимъ и Леонтьевомъ.

Сойкинскій полуостровъ, отдѣляющій Капорскую губу отъ Лужской, поднятый группами высокихъ холмовъ, значительно отличается отъ окружающаго его низменнаго побережья; восточный берегъ полуострова нагорный и покрытъ лѣсомъ. По западному берегу идетъ гряда высотъ, поднимающаяся надъ уровнемъ моря до 357 ф. и спускающаяся къ морю 2 уступами, причемъ нижній уступъ на всемъ протяженіи изрѣзанъ глубокими и узкими оврагами, покрытъ лѣсомъ и крутъ, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ спускается обрывами. У подножья высотъ вдоль моря тянется узкая низменная полоса, шириною отъ 50 до 300 саж., поросшая лѣсомъ, мѣстами песчанная, мѣстами болотистая и перерѣзанная многими ручейками текущими съ высотъ.

Западный берегъ полуострова, при отсутствіи сѣверныхъ вѣтровъ, вообще довольно удобенъ для производства дессанта, но узкая низменная береговая полоса затрудняетъ движеніе; дорогъ перпендикулярныхъ къ берегу—немного, и только отъ нѣкоторыхъ деревень, противъ которыхъ имѣются мѣста для высадки, онѣ спускаются къ самому берегу. Высадка здѣсь наиболѣе удобна: *южнѣе Рѣпинской стойки, противъ мызы Залѣсье* и особенно—*на полосѣ между д. Ручьи и Югантова.* Оборона западнаго берега удобна:

двѣ спускающіяся къ морю террасы представляютъ цѣлый рядъ прекрасныхъ позицій, съ которыхъ легко затруднить дебушированіе дессанта съ низменной береговой полосы.

Возвышенная мѣстность Сойкинскаго полуострова обезпечена съ юго-западной стороны непроходимымъ участкомъ мѣстности, лежащимъ между западнымъ склономъ Капорскаго плато и р. Лугой, а съ юго-востока озерами—Копенскимъ, Глубокимъ и Леонтьевымъ, вслѣдствіе чего полуостровъ представляетъ удобство къ устройству обезпеченной базы для высадившихся войскъ. Въ этомъ отношеніи Сойкинскій полуостровъ—самое удобное мѣсто на всемъ южномъ побережьи разсматриваемаго участка. Но вслѣдствіе тѣхъ-же причинъ полуостровъ представляетъ собою мѣшокъ, попавъ въ который противнику трудно будетъ выбраться, т. к. на Капорское плато ведетъ только одна удобная дорога, идущая отъ д. Касколова на д. д. Березняки, Великино, къ д. Котлы, на которой къ тому-же имѣются для обороняющагося позиціи: арьергардная—у д. Матти, съ протокомъ предъ фронтомъ и съ флангами, обезпеченными озерами Леонтьевымъ и Глубокимъ, и у д. Котлы—сильная позиція на дивизію пѣхоты.

Въ случаѣ-же если противникъ, для расширенія своей базы, избралъ-бы Сойкинскій полуостровъ мѣстомъ высадки, то послѣдней можно скорѣе ожидать на восточномъ его берегу, какъ представляющимъ большія удобства.

Отъ д. Югантова до устья р. Луги, на протяженіи 12 верстъ, благодаря широкой (не менѣе $1^1/_2$ вер.) 4-хъ фут. отмели и камнямъ, нѣтъ удобныхъ для дессанта мѣстъ. Устье р. Луги закрыто 6-ти фут. баромъ и по свойствамъ прилегающихъ береговъ не удобно для дессанта. Отъ устья р. Луги до устья р. Наровы выдающаяся въ море часть берега называется Кургаловскимъ полуостровомъ, который, какъ по свойствамъ своей береговой полосы (мели и рифы), удаленію отъ Балтійской желѣзной дороги, такъ и по малочисленности путей и ихъ неудобству—не можетъ служить мѣстомъ высадки.

Значеніе разсмотрѣнныхъ дессантныхъ пунктовъ Петербургскаго участка обусловливается относительною близостью ихъ къ Петербургу. Ближайшіе къ Петербургу удобные для высадки пункты: *Сестрорѣцкъ* и берегъ *Красная Горка—Батарейная бухта—Графская бухта—Мысъ Осиновый,* находясь въ сферѣ вліянія Кронштадтскихъ укрѣпленій и флота, расположеннаго на его рейдѣ, могутъ быть избраны противникомъ только при исключительно благопріятныхъ для того условіяхъ. Изъ пунктовъ, болѣе удаленныхъ отъ Петербурга, наиболѣе удобны для высадки значительнаго отряда, съ цѣлью операцій противъ столицы,—*полуострова Біеркэ и Сойкинскій (Капорскій заливъ).* Только въ этихъ пунктахъ противникъ можетъ устроить вполнѣ обезпеченную базу для дальнѣйшихъ дѣйствій и вблизи нихъ имѣть удобныя якорныя стоянки для флота, причемъ въ Біеркскомъ проливѣ противникъ можетъ обезпечить и свой флотъ отъ покушеній нашихъ миноносокъ. Невыгода обоихъ островов, какъ пунктовъ высадки, состоитъ въ томъ, что дальнѣйшее наступленіе къ Петербургу будетъ затруднено мѣстностью, т. к. гдѣ-бы противникъ ни высадился, ему придется втянуться въ мѣстность

лѣсистую, способствующую оборонѣ, съ незначительнымъ числомъ удобныхъ путей, на которыхъ имѣются позиціи.

Въ отношеніи обороны побережья сѣвернѣе Петербурга, наибольшее значеніе имѣютъ: а) *Новая Кирка*, у которой сходятся пути, идущіе отъ берега между Выборгомъ и Ваммельсу внутрь страны и б) *Парголовская* позиція, пересѣкающая пути изъ Выборга къ Петербургу.

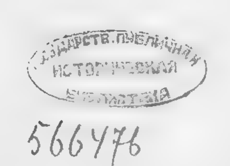
Для противодѣйствія наступленію непріятеля съ запада, наибольшее значеніе на южномъ побережьи имѣютъ слѣдующіе пункты: а) *Ямбургъ*, на р. Лугѣ, на шоссе и желѣзной дорогѣ. Вблизи города позиціи для значительныхъ силъ (дивизія съ артиллеріей и болѣе) *нѣтъ*. б) *Котлы* съ сильной позиціей, лежащей на пути, представляющемъ единственный удобный выходъ изъ Сойкинскаго полуострова, в) *д. д. Капорья и Воронина*, преграждающія противнику, высадившемуся въ вершинѣ Капорской губы, выходъ на плоскогорье, г) *Красное Село*, у котораго сходятся всѣ пути, ведущіе къ Петербургу какъ со стороны Ямбурга, такъ и отъ пунктовъ, наиболѣе удобныхъ для дессанта значительныхъ силъ: Сойкинскаго полуострова и Капорской губы, и д) *Гатчина* какъ желѣзнодорожный узелъ.

Успѣху обороны побережья способствуютъ идущія вдоль берега *Финляндская и Балтійская желѣзныя дороги*, связывающія между собою различныя участки побережья и ускоряющія тѣмъ передвиженіе резервовъ и доставку продовольствія. Проходя вдоль всего побережья, на протяженіи ок. 250 верстъ отъ Выборга до Ямбурга, желѣзная дорога прерывается въ Петербургѣ, вслѣдствіи чего значеніе ея, въ отношеніи объединенія обороны участковъ по обѣ стороны столицы, существенно уменьшается.

Въ отношеніи-же облегченія обороны наиболѣе важныхъ дессантныхъ пунктовъ, участки желѣзной дороги имѣютъ слѣдующее значеніе:

Балтійская желѣзная дорога и ея Ораніенбаумскій участокъ не могутъ доставить значительнаго ускоренія въ передвиженіи резервовъ къ западу отъ Петербурга, такъ какъ первая проходитъ въ разстояніи 2—3 переходовъ отъ берега, а второй имѣетъ небольшое протяженіе. Нѣсколько большее значеніе желѣзная дорога имѣетъ въ отношеніи обороны *Капорскаго залива* или *Сойкинскаго полуострова*, до которыхъ (до д. Котлы) отъ станціи Молосковицы, Ямбурга и Веймарна всего 26—35 верстъ.

Финляндская желѣзная дорога проходитъ въ разстояніи отъ 2 до 30 верстъ отъ берега и способствуетъ передвиженію резервовъ изъ Петербурга въ Выборгъ и обратно, а также значительно облегчаетъ оборону лежащихъ вблизи желѣзной дороги и соединенныхъ съ нею удобными путями побережныхъ пунктовъ: 1) *Ваммельсу* въ 6 верст. отъ ст. Райвола, 2) *Тюрсева*, 3) *Теріоки* въ 2-хъ верст. отъ станціи того-же названія и 4) *Сестрорѣцкъ*—въ 5 верст. отъ станціи Бѣлоостровъ и самъ соединенъ узкоколейной дорогой съ Петербургомъ. Въ отношеніи поддержки остальныхъ пунктовъ, доступныхъ дессанту, значеніе Финляндской дороги уменьшается вслѣдствіе большого разстоянія и незначительнаго числа путей къ побережью. Тѣмъ не менѣе, благодаря желѣзной дорогѣ, передвиженіе резерва изъ Петербурга для поддержки отряда обороняющаго *Біеркэ* можетъ быть



ускорено: при слѣдованіи резерва по желѣзной дорогѣ до ст. Новая Кирка, по грунтовымъ дорогамъ до Біеркэ придется сдѣлать только 65 верстъ, вмѣсто 130, или резервъ можетъ быть двинутъ изъ Петербурга на Выборгъ по желѣзной дорогѣ и оттуда береговой дорогой до Біеркэ, около 50 верстъ.

Вслѣдствіе того, что Балтійская желѣзная дорога проходитъ въ разстояніи 2—3 переходовъ отъ берега, а Ораніенбаумскій участокъ лежитъ на побережьи, недоступномъ для высадки, обѣ линіи могутъ считаться обезпеченными отъ покушеній дессанта противника. Что-же касается степени обезпеченности Финляндской желѣзной дороги, то таковая достигается малопроходимою мѣстностью и соотвѣтственнымъ удаленіемъ отъ берега, кромѣ участка Райвола—Бѣлоостровъ, лежащаго въ 2—5 верстахъ отъ моря.

Эстляндскій участокъ.

Разсматриваемый участокъ простирается отъ устья р. Наровы до мыса Спитхамна и острова Оденсхольма.

Р. Нарова впадаетъ въ Нарвскую губу, ограниченную на востокѣ Кургаловскимъ полуостровомъ, а на западѣ — простирающуюся до губы Кунда. По глубинѣ и грунту въ *Нарвской губѣ* можно становиться на якорь почти вездѣ, но собственно рейдомъ называется пространство, лежащее на 3 мили къ С. и З. отъ устья р. Наровы, на глубинѣ 6 — 12 саж. *Нарвскій рейдъ* считается весьма опаснымъ по открытому его положенію, но опасность эта уменьшается хорошимъ якорнымъ грунтомъ. Наиболѣе удобное мѣсто для высадки въ Нарвской губѣ находится *западнѣе устья р. Наровы.* Броненосный флотъ можетъ приблизиться на 2—$2^1/_2$ версты; вдоль берега идетъ 24′ песчанная отмель шириною ок. 1—$1^1/_2$ верс. Глубина въ 6′ въ 100—200 саж. отъ берега. Подходъ шлюпокъ возможенъ на 50 шаг. къ берегу.

Берегъ—песчанный и пологій. Непосредственно на берегу лежитъ мѣстечко Усть-Нарова (бывш. Гунгербургъ) и отъ него въ разстояніи $^1/_2$—$^1/_4$ верс. отъ моря, продолжаются дачи до м. Шмецка. За дачами—рѣдкій, расчищенный, мѣстами прорѣзанный болотистыми полосами, сосновый лѣсъ. Дачи и лѣсъ хорошо обстрѣливаются съ моря. Прямолинейность берега и отсутствіе прочныхъ укрытій затрудняютъ оборону, хотя заборы дачъ и могутъ служить укрытіемъ для стрѣлковъ.

Отъ Усть-Наровы идутъ пути:

1) Шоссированная дорога вдоль морского берега на м. Удріасъ, выходящая на Ревельское шоссе;

2) дорога съ очень песчаннымъ грунтомъ по лѣвому берегу р. Наровы—къ Нарвѣ, представляющая на большемъ протяженіи лѣсное дефиле.

Кромѣ того р. Нарова, глубиною въ нижнемъ теченіи $9^1/_2$ — 20 ф.,

позволяетъ канонерскимъ лодкамъ подниматься вверхъ до г. Нарвы и тѣмъ облегчаетъ противнику занятіе этого города.

г. Нарва имѣетъ укрѣпленія, которыя въ теперешнемъ состояніи не могутъ оказать серіознаго сопротивленія постепенной атакѣ, но атака ихъ открытою силою представитъ затрудненіе.

Значеніе г. Нарвы обусловливается ея мѣстонахожденіемъ—на Ревельскомъ шоссе—единственномъ удобномъ пути вдоль побережья изъ Эстляндіи въ Петербургъ, и на р. Наровѣ, представляющей сильную оборонительную линію. Здѣсь-же проходитъ Балтійская желѣзная дорога съ желѣзнодорожнымъ мостомъ. Кромѣ того Нарва соединяется р. Наровою, озерами Чудскимъ и Псковскимъ и р. Великой, а также сухопутнымъ трактомъ черезъ Гдовъ, съ г. Псковомъ, представляющимъ узелъ шоссейныхъ и желѣзныхъ дорогъ, идущихъ изъ Петербурга въ Варшаву и Ригу.

Занятіемъ г. Нарвы противникъ пріобрѣтаетъ слѣдующія выгоды: 1) овладѣваетъ оборонительной линіей р. Наровы, представляющей при наступленіи къ Петербургу трудноодолимую преграду, и 2) благодаря сухому и водному путямъ въ г. Псковъ, входитъ въ связь съ сухопутною арміею, наступающею къ столицѣ со стороны Риги или Варшавы.

Дессантъ въ вершинѣ Нарвской губы возможенъ въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) для содѣйствія атакѣ оборонительной линіи р. Наровы, при наступленіи противника къ Петербургу изъ Эстляндіи;

2) для содѣйствія наступленію сухопутной арміи противника со стороны Варшавы или Риги, и

3) въ случаѣ высадки значительныхъ силъ противника въ Капорской губѣ или на Сойкинскомъ полуостровѣ, для содѣйствія таковой.

Высадка у устья Наровы съ цѣлью самостоятельныхъ операцій противъ Петербурга маловѣроятна, такъ какъ въ этомъ отношеніи устье Наровы менѣе удобно, сравнительно съ пунктами, указанными въ Петербургскомъ участкѣ, а также вслѣдствіе большаго удаленія отъ столицы (150 верстъ).

Что-же касается высадки противника, съ цѣлью прервать сообщеніе Петербурга съ Эстляндіей, то таковую едва-ли возможно предположить, такъ-какъ занятіе Нарвы не приведетъ къ полному достиженію цѣли оставляя обороняющемуся для связи Ревеля съ Петербургомъ желѣзную дорогу Тапсъ—Юрьевъ—Валкъ—Псковъ—Петербургъ.

Къ западу отъ р. Наровы, вдоль морского берега, идетъ на протяженіи 60 верс. узкій, сухой, возвышенный перешеекъ, имѣющій мѣстами не болѣе 3 верстъ ширины, къ югу отъ котораго между Нарвскимъ заливомъ и Чудскимъ озеромъ тянется полоса сплошныхъ болотъ. У Іеве перешеекъ расширяется и принимаетъ видъ плоской террасы, которая, подходя къ Везенбергу, развѣтвляется на нѣсколько цѣпей холмовъ и образуетъ вокругъ города и къ юго-западу отъ него открытый хорошо обработанный и густозаселенный возвышенный участокъ. Съ сѣвера къ Везенбергской возвышенности прилегаетъ низменная болотистая приморская полоса, которая тянется отъ Каспервикскаго залива и соединяется

съ болотами, расположенными по р.р. Валгіегги, Содла и Мустіегги, отдѣляющими Везенбергъ отъ Ревеля. Мѣстность въ окрестностяхъ Ревеля и Балтійскаго порта суха, густо заселена, орошена проточными водами, прорѣзана хорошими путями и удобна для дѣйствій войскъ. Западнѣе Балтійскаго порта побережье низменно и болотисто. На побережьи Эстляндскаго участка пораллельно морскому берегу имѣются слѣдующіе пути:

1) Шоссе Нарва—Балтійскій портъ, идущее вдоль берега, въ незначительномъ отъ него разстояніи; наибольшее удаленіе—восточнѣе Везенберга, достигаетъ 20-ти верстъ. Въ наиболѣе близкомъ разстояніи отъ моря шоссе идетъ у Балтійскаго порта, Ревеля и у западнаго берега Нарвской губы, гдѣ въ двухъ мѣстахъ, близъ Пейтхофа и Гроссъ-Коркюля, шоссе слѣдуетъ по краю плитняковаго плато—Глинта, въ 150—200 саж. отъ моря и можетъ обстрѣливаться съ судовъ;

2) дорога отъ Балтійскаго порта на Падисъ-Клостеръ, Таббара, Лива (или Вассалемъ—Лива), Caye, Тедва, Ваире, Содель, Іендель и Везенбергъ на большей части протяженія—шоссированная и вездѣ годная для движенія войскъ и обозовъ;

3) береговая дорога, проложенная по всему морскому берегу, вообще плохого качества, пригодная лишь для короткихъ передвиженій вдоль берега; только между губами Колковикъ и Кунда дорога, изгибающаяся по крутому уступу Глинта, отъ д. Колкъ на Саггате, Кандель, Малла и д. Паддасъ (на шоссе), за небольшимъ исключеніемъ доступна для движенія всѣхъ родовъ войскъ.

Наибольшее значеніе на этомъ побережьи имѣютъ пути, находящіеся на узкомъ перешейкѣ, идущемъ вдоль западнаго берега Нарвской губы, гдѣ кромѣ шоссе другихъ удобныхъ продольныхъ дорогъ не имѣется и, *въ случаѣ захвата противникомъ шоссе, для сообщенья Нарвы съ Везенбергомъ,* придется пользоваться дорогою черезъ д. Сыренецъ, вдоль берега Чудскаго озера, которая очень плоха, удаляется отъ берега на 50 верстъ и пересѣкается р. Наровою, имѣющею здѣсь 60—100 саж. ширины, причемъ необходимо будетъ еще устроить и переправу.

Поперечными путями Эстляндское побережье богато; только низменные полуострова Каспервикъ, Периспе, Юммида и Ихасаль, а также низменная часть полуострова Вимса и болотистыя низменности р. р. Валгеіегги и Содла, къ западу отъ Везенберга, лишены ихъ.

На западномъ берегу Нарвской губы высадка можетъ быть произведена въ слѣдующихъ пунктахъ:

а) близь дачи Мониіезиръ (у кордона Лагенъ),

б) близь дачи Силламяги,

в) у мз. Чудлей,

г) у дачи Орро, на лѣвомъ берегу р. Пюхаіегги,

д) у устья р. Гросъ-Вахъ (р. Пурцъ),

Эти пять пунктовъ имѣютъ серіозное значеніе при производствѣ высадокъ небольшими отрядами *съ цѣлью разрушенія Балтійской жел. дороги,* идущей позади поименованныхъ пунктовъ, въ разстояніи 3—10 верстъ.

Въ морскомъ отношеніи всѣ перечисленные пункты для производства

крупнаго дессанта—неудовлетворительны; наиболѣе же удобенъ въ этомъ отношенiи *берегъ у дачъ Силламяги.* Форсированный дессантъ во всѣхъ названныхъ пунктахъ весьма затруднителенъ, такъ какъ высокiй и обрывистый берегъ (между подошвой котораго и моремъ остается все же узкая песчанная полоса), покрытый у пунктовъ возможной высадки рощами и строенiями,—способствуетъ какъ дальнему наблюденiю, такъ и дальней и упорной оборонѣ. Отъ пунктовъ высадки къ желѣзной дорогѣ и Нарвско-Ревельскому шоссе ведутъ прекрасные шоссированные пути, пролегающiе большею частью по открытой возвышенной мѣстности.

Лежащая къ западу отъ этихъ пунктовъ *гавань Махольмъ,* хотя и удобна для высадки небольшого отряда, но значенiе ея умаляется тѣмъ, что она находится въ 10 верстахъ отъ шоссе и въ 25 отъ желѣзной дороги. У бухты берегъ низменный, лѣсистый и болотистый; небольшой бугоръ у восточной окраины бухты, у кордона, даетъ небольшую позицiю для батареи. Дорога отъ гавани къ шоссе черезъ д. Немекюля-Лахскюля—мз. Уннуксъ,—тяжела для движенiя обозовъ.

Между мысами Гулю-неми и Толсбургъ вдается на $2^1/_2$ версты въ материкъ *бухта Кунда.* Бухта очень мелководна и броненосныя суда не могутъ входить въ нее и должны останавливаться на разстоянiи $2^1/_2$ вер. западнѣе мыса Гулю-неми.

Въ глубинѣ бухты построена деревянная пристань въ 65 саж. длины, до глубины 3 фут.

Эта пристань соединена узкоколейной желѣзной дорогой съ цементнымъ заводомъ, а послѣднiй связанъ съ Везенбергомъ ширококолейной—длиною 17 верстъ.

Охватывающее положенiе береговъ бухты способствуется оборонѣ. Для фронтальнаго обстрѣливанiя бухты могутъ быть расположены батареи на береговомъ уступѣ у с. Магерандъ и таможенной заставы, по обоимъ берегамъ р. Сембахъ; для продольнаго обстрѣливанiя рейда—батареи на восточномъ берегу, у двор. Кюдда—ранна (на опушкѣ лѣса) и на холмѣ у д. Леттипе.

Между губою Кунда и заливомъ Каспервикъ удобныхъ пунктовъ для высадки значительныхъ силъ противника не имѣется. Для небольшихъ отрядовъ болѣе выгодны *дд. Мустоя, Халдiя, Верки, Паттуре и мысъ Педдасаръ.*

Къ западу отъ послѣдняго море вдается въ материкъ, образуя *заливы Каспервикъ, Монвикъ, Паппонвикъ и Колковикъ,* раздѣляемые полуостровами Каспервикъ, Периспе и Юммида.

Каспервикскiй заливъ открытъ только сѣвернымъ вѣтрамъ; глубина при входѣ въ заливъ до 15 саж., къ югу уменьшается до 7 саж. Заливъ этотъ удобенъ для расположенiя на якорѣ судовъ всѣхъ ранговъ; лучшее мѣсто—противъ *д. Каспервикъ,* на глубинѣ 7—8 саж.; гребные суда могутъ приставать къ берегу у деревни и у мызы. Невыгода залива заключается въ рифѣ тянущемся вдоль береговъ, съуживающемъ его внутренность и затрудняющемъ маневрированiе и расположенiе эскадры.

Монвикскiй заливъ представляетъ покойную стоянку для флота. Лучшее

мѣсто якорной стоянки—между мысами *Турбанеми и Полканеми,* на глубинѣ 9—12 саж. Къ берегу залива Монвикъ шлюпки рѣдко гдѣ могутъ подойти ближе 10 саж. и то остерегаясь подводныхъ камней.

Папонвикскій заливъ только въ своей южной и восточной частяхъ имѣетъ умѣренную глубину для якорной стоянки, въ сѣверной-же и западной частяхъ она доходитъ до 30—45 саж. Папонвикъ открытъ сѣвернымъ, сѣверо-западнымъ и сѣверо-восточнымъ вѣтрамъ, поэтому стоять въ немъ безпокойно. Для мелкихъ судовъ, при сѣверо-западныхъ вѣтрахъ, удобно стоять у острова *Харрасаръ,* между нимъ и берегомъ, на глубинѣ 23 фт. *Полуострова Касперникъ, Перисне и Юммида* почти сплошь покрыты лѣсами и удалены отъ населенной мѣстности и главныхъ путей побережья. Тѣмъ не менѣе расположеніе возлѣ нихъ описанныхъ якорныхъ стоянокъ—Касперникъ и Монвикъ, затруднительность обороны побережья, а также и то обстоятельство, что эта часть побережья находится, сравнительно съ другими пунктами, въ болѣе близкомъ разстояніи отъ *станціи Тапсъ,* представляющей желѣзнодорожный узелъ, съ занятіемъ котораго нарушается желѣзнодорожное сообщеніе Ревеля съ Петербургомъ, Псковомъ и Ригою, дастъ возможность предполагать, что полуострова эти могутъ быть выбраны противникомъ для дессанта. Внутрь страны отъ берега идутъ слѣдующія дороги:

Отъ д. Касперникъ: 1) шоссе на д. Везо—Саггате—д. Салатсе—мз. Альтенгофъ—Спб.-Ревельское шоссе (ок. 30 верстъ).

2) Отъ Саггате можно выйти на Ревельское шоссе — на югъ, черезъ мз. Пальмсъ (19 верстъ).

У дер. Саггате дорога изъ д. Везо пересѣкается позиціей (длин. ок. 1½ верстъ) на возвышенной площадкѣ; передъ фронтомъ и флангами—болотистые ручьи.

У дер. Салатсе—также позиція, фронтомъ на сѣверъ, длиною ок. 2-хъ верстъ.

3) Проселочная дорога отъ д. Эрро на Вохместъ и далѣе — шоссе на Иллумеги, ф. Муйкъ къ ст. Тапсъ (50 верстъ).

Отъ з. Монъ-викъ:

1) Отъ д. Турбанеме на д. Локса на Колкъ и далѣе на Ревельское шоссе.

2) Отъ д. Вихасуа (Вихоса)—неудобная проселочная дорога къ дв. Поргасте, а оттуда на Колкъ, выводитъ въ тылъ небольшой арьергардной позиціи (фронтомъ на западъ, безъ артиллер. обстрѣла) на правомъ берегу р. Валгіегги.

Отъ р. Папонвикъ:

1) Отъ д. Локса на Колкъ—Кенда—Лѣсна—Каукюль и далѣе къ ст. Тапсъ.

2) Грунтовая и болотистая дорога отъ д. Лехія—мз. Колькъ—корчма Меннико—(11 верстъ).

3) Шоссе—д. Гарра—Пудисо—Нейенгофъ—Кахола (или Кусаль)—24—26 верстъ.

Берегъ между полуостровами Юммида и Вимсъ имѣетъ значеніе какъ

вслѣдствіе близости къ Ревелю (не болѣе 2 переходовъ), такъ и потому, что онъ прилегаетъ къ населенной мѣстности и вдоль него верстахъ въ 5, идетъ Ревельско-Нарвское шоссе.

Невыгода этого участка для значительнаго дессанта состоитъ въ томъ, что омывающія берегъ губа Колковикъ и Раммосарская (или Каббернемская) бухта неудобны для якорной стоянки; губа-же Ихасаль, хотя и удобна по глубинѣ и грунту, но открыта съ сѣверо-запада. Лучшія мѣста для дессанта здѣсь слѣдующія:

а) у *Кордона Циттеръ*, гдѣ 6 саж. глубина—въ 1 верс. отъ берега и послѣдній чистъ отъ камней;

б) противъ *кр. дв. Самули*; выемка берега можетъ служить укрытіемъ для небольшихъ судовъ;

в) у *д. Сальмисте*. въ бассейнѣ за остр. Педдасаръ;

г) у *мс. Каббернеме* и д) у *д. Немме на полуостровѣ Ихасаль*.

Побережье, начиная отъ полуострова Вимсъ и до мыса Каккамегги, по обѣ стороны Ревеля, на разстояніе 10—15 верс., вслѣдствіе близости къ этому наиболѣе важному пункту Эстляндскаго участка, имѣетъ большое значеніе для высадки противника въ значительныхъ силахъ. Съ занятіемъ *Ревеля* противникъ пріобрѣтаетъ слѣдующія выгоды:

1) получаетъ въ свое распоряженіе, для стоянки флота, одинъ изъ лучшихъ портовъ побережья;

2) можетъ воспользоваться средствами этого города и запасами собранными въ немъ;

3) на островахъ, находящихся близъ рейда, можетъ устроить обезпеченные склады запасовъ, необходимыхъ для флота;

4) вслѣдствіе расположенія Ревеля въ узлѣ шоссейныхъ дорогъ, ведущихъ отъ различныхъ пунктовъ побережья, а также изнутри страны, затруднитъ сообщенье между отрядами обороняющими побережье восточнѣе и западнѣе Ревеля, тѣмъ болѣе, что мѣстность между названными шоссейными дорогами—болотистая.

Ревельскій рейдъ представляетъ обширную и глубокую стоянку для судовъ всѣхъ ранговъ, но открытъ сѣверо-западнымъ и сѣвернымъ вѣтрамъ, которые разводятъ, особенно осенью, сильное волненіе. Въ южномъ концѣ рейда устроена *гавань*, состоящая изъ 2-хъ частей: *сѣверной*, называемой военною или новою, глубиною отъ 20 до 32 ф., и *старой* гавани, глубиною отъ 10 до 32 ф.

У входа въ Ревельскій рейдъ лежатъ два большихъ заселенныхъ острова *Наргенъ (Наргъ—Э)* и *Вульфъ*. Близъ остр. Вульфа суда имѣютъ покойную стоянку, во время восточныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтровъ, по юго-западную сторону острова, на глубинѣ 10 саж. Близъ остр. Наргена суда всѣхъ ранговъ могутъ, при западныхъ вѣтрахъ, бросать якорь по восточную его сторону на глубинѣ 10—16 саж. По своей близости къ Ревельскому рейду и по имѣющимся возлѣ нихъ глубокимъ якорнымъ стоянкамъ, оба острова имѣютъ большое значеніе, представляя хорошую базу для операцій противъ Ревеля.

Наиболѣе удобныя мѣста для производства высадки на побережьи, прилегающемъ къ Ревелю, слѣдующія:

а) *у самаго Ревеля*, небольшое протяженіе берега, западнѣе города, по обѣимъ сторонамъ бывшей оборонительной казармы;

б) *западный берегъ полуостр. Вимсъ отъ Мидерандо (Мидоранъ) до д. Румпо (Руммо)*, откуда до Ревеля идетъ хорошая береговая дорога, которая пересѣкается позиціей у *мз. Вимсъ* и *р. Бригитовкою*, текущею въ крутыхъ берегахъ, и входитъ въ дефиле между моремъ и скалою Штрикбергъ, имѣющее всего 150 саж. ширины; на Штрикбергѣ можетъ быть занята позиція.

Удобнѣйшимъ мѣстомъ для высадки является полоса отъ д. Мидерандо до р. Абнеме. Для противодѣйствія обороняющійся можетъ занять сильную съ фронта позицію на скалѣ, протяженіемъ ок. 2 верстъ; южнѣе мз. Вимсъ—артиллерійская позиція, съ прекраснымъ обстрѣломъ.

При занятіи этой позиціи весьма важно наблюденіе за правымъ ея флангомъ и даже тыломъ, т. к. часть силъ атакующаго, высадясь *у Рохонеме* или *въ Тамненской бухтѣ*, можетъ скрытно обойти флангъ и выйти въ тылъ;

в) *на восточномъ берегу Вимса мысъ Рогу (у д. Рохонемъ), Тамненская бухта и мысъ Лангакаръ* менѣе удобные чѣмъ предъидущіе пункты, но болѣе безопасные для дессанта, въ случаѣ появленія нашего флота на Ревельскомъ рейдѣ;

г) *сѣверная оконечность юго западнаго берега Цигельскоппельскаго полуострова*, въ 5 верстахъ отъ Ревеля;

д) *берегъ между д. Каккамегги и мысомъ того-же названія*, откуда для наступленія къ Ревелю имѣется удобная дорога отъ Каккамегги черезъ мызу Хаберсъ. Высадка противника въ двухъ послѣднихъ пунктахъ можетъ быть произведена или съ цѣлью наступленія къ Ревелю, или для того, чтобы облегчить овладѣніе *Цигельскопельскою бухтою*, значеніе которой обусловливается тѣмъ, что флотъ, расположенный въ вершинѣ ея, можетъ съ успѣхомъ бомбардировать Ревель.

Ревельскій рейдъ ограничивается съ запада островами *М. и Б. Карлусъ*, лежащими въ 4 верстахъ отъ Ревеля и въ 2—3 вер. отъ Цигельскопельскаго полуострова.

Высадка на островахъ *Карлусъ* можетъ быть произведена для поддержки атаки Ревеля съ моря, или съ цѣлью содѣйствовать дессанту на Цигельскопельскій полуостровъ. Высадка на острова не представляетъ затрудненій; болѣе удобныя мѣста: *на М. Карлусъ—восточный берегъ Косы, выступающей къ сѣверу отъ разрушенной казармы, а на Б. Карлусъ—сѣверо-западная его часть.*

По занятіи Ревеля, противникъ можетъ предпринять слѣдующее:

1) Двинуться для овладѣнья Балтійскимъ портомъ съ сухого пути, для чего имѣется шоссе, протяженіемъ 47 верстъ, и береговая дорога, выходящая на шоссе у вершины залива Лагосне (до 55 вер.).

2) Направиться къ Нарвѣ, для овладѣнья Эстляндіею, откинувъ наши войска за рѣку Нарову и Чудское озеро. Для движенія изъ Ревеля къ Нарвѣ противникъ можетъ воспользоваться:

а) Ревельско-Нарвскимъ шоссе ($217^1/_2$ вер.), на которомъ для задержанія противника имѣются позиціи: у д. Гирро и Кроди (арьергардныя), у д. Верла (на большія силы), у мз. Итферъ (на дивизію), у д. Сила (арьергардная), у мз. Паддасъ, у д. Пурцъ, у мз. Вайвара (арьергардная) и Нарвская позиція (весьма неудовлетворительная);

б) дорогой, отходящею отъ Рев.-Нарв. шоссе близъ Вахастакюля, идущей по краю Глинта черезъ мз. Колкъ, церковь Иллумеги, мызы Кандель и Малла и далѣе выходящей на шоссе у Паддасъ (225 вер.), большею частью—грунтовой. На этой дорогѣ можно задержать непріятеля небольшими силами, такъ какъ она идетъ по лѣсисто-болотистому дефиле; лучшія же позиціи представляются за р. Валгіегги (арьерг.) и у д. Саггате;

в) Вейсенштейнскимъ шоссе до д. Розенгагенъ, откуда грунтовой дорогой на ц. Юргенсъ и ст. Разикъ, и далѣе шоссированной, за исключеніемъ незначительнаго участка (ок. 10 вер.), на дд. Содель, Шарлотенгофъ, Іендель, Веддрука, Матте, лучше же на Керраферъ-Ампель, Муддисъ, ц. Катриненъ, г. Везенбергъ, на всемъ протяженіи допускающей движеніе войскъ и обозовъ, и по шоссе въ Нарву (240 вер.); на этомъ пути для задержанія противника имѣются позиціи: у цер. Катриненъ, которая можетъ быть обороняема какъ значительными такъ и небольшими силами, и у гор. Везенберга.

Изъ числа названныхъ дорогъ—сѣверная, идущая по краю Глинта, отходитъ отъ Нарв.-Рев. шоссе не далѣе 15 верстъ и соединяется съ нимъ нѣсколькими шоссированными и удобными для движенія грунтовыми дорогами; путь-же идущій отъ Ревеля на Везенбергъ, южнѣе Нарвскаго шоссе, удаляется отъ него до 25 верстъ, на большей части своего протяженія отдѣленъ болотистою мѣстностью и соединяется съ шоссе немногими поперечными удобными для движенія дорогами:

1) отъ Іеглехтъ на ц. св. Іоанна;
2) отъ Іоа на Аннія;
3) отъ Кусаль черезъ Корвевески;
4) отъ Лоапъ на Фональ, Оаяпало къ Муддисъ;
5) отъ Витна на Катриненъ, и
6) отъ Карроль или Итферъ на Везенбергъ.

3) Двинуться для занятія жел.-дор. станціи *Тапсъ*, съ цѣлью прервать жел.-дор. сообщеніе обороняющагося по линіи Рига — Юрьевъ — Тапсъ—Нарва или установить таковое со своею сухопутной арміей, наступающей къ Петербургу со стороны Риги. Для движенія отъ Ревеля къ Тапсу служитъ Нарвское шоссе до р. Яговалъ, затѣмъ шоссе на г. Юрьевъ до д. Іендель, откуда удобная для движенія грунтовая дорога до Лехтсъ и далѣе—шоссированная на Муддисъ (ок. 100 верстъ).

Побережье отъ Каккамеггской бухты до бухты Лагоспе (Лаххепе) отстоитъ отъ Ревеля на разстояніи 20—30 верс. и потому сравнительно съ предыдущимъ участкомъ менѣе выгодно для высадки; наиболѣе удобны для дессанта слѣдующіе пункты: а) *берегъ отъ Тіеско до мыса Суррopa, особенно противъ мызы Виттенповель;* б) *противъ дер. Туррисаль,* и в) *у*

мызы Фаль, отъ которой идетъ нѣсколько удобныхъ путей, соединяющихъ ее съ Ревельскимъ шоссе и жел.-дор. станціей Кегель.

Берега бухты Лагоспе имѣютъ значеніе вслѣдствіе близости къ Балтійскому порту (не далѣе 18 верс.). Бухта эта при глубинѣ отъ 7 до 16 саж., могла-бы служить для укрытія судовъ отъ бурь, но въ нее рѣдко заходятъ даже купеческія суда, вѣроятно потому, что она открыта съ сѣверо-запада и грунтъ подъ пескомъ—плита.

На берегу бухты Лагоспе высадка болѣе удобна въ слѣдующихъ мѣстахъ: *юго-восточнѣе Кордона Лагосаль (Лоххосаль)* и *противъ д. Кирсаль.*

Пакерортскій полуостровъ вмѣстѣ съ *Ревельской бухтой* представляетъ большія удобства для производства дессанта *въ значительныхъ силахъ.*

Балтійскій портъ или Рогевикскій заливъ представляетъ самую безопасную и лучшую стоянку на всемъ южномъ берегу Финскаго залива.

Глубина залива при входѣ (противъ маяка)—25 саж., а къ югу постепенно уменьшается; лучше всего бросать якорь по срединѣ, между обоими берегами, на глубинѣ 7—12 саж.; грунтъ во всемъ заливѣ—илистый. У сѣвернаго края Балтійскаго порта имѣется *гавань* глубиною 18—22 ф.

Значеніе Балтійскаго порта обусловливается слѣдующимъ: 1) Рогевикская бухта одна на всемъ побережьи защищена отъ большинства вѣтровъ и доставляетъ спокойную стоянку для обширнаго флота; 2) положеніе бухты у входа въ Финскій заливъ, при непродолжительномъ ея замерзаніи (среднее замерзаніе 11 Февр.; среднее вскрытіе 16 Марта) позволитъ противнику, занявшему бухту, угрожать отсюда всему нашему Балтійскому побережью;

3) лежащіе противъ Балтійскаго порта острова Б. и М. Роге, а также Пакерортскій полуостровъ могутъ служить для устройства базы въ обширныхъ размѣрахъ.

Производство дессанта на Пакерортскій полуостровъ встрѣчаетъ сильное препятствіе въ чрезвычайно скалистой формѣ береговъ. Только *къ югу отъ Балтійскаго порта* берега дѣлаются доступными, но высадка здѣсь затруднительна, такъ-какъ входъ въ Рогевикскую бухту, шириною 2½ версты, можетъ быть обстрѣливаемъ перекрестнымъ огнемъ — съ материка и острововъ Роге.

Въ этомъ отношеніи болѣе удобенъ *сѣверо-восточный берегъ Пакерортскаго полуострова, южнѣе кордона Лецъ,* гдѣ берегъ доступенъ.

Противъ Балтійскаго порта, въ 2½ вер. къ западу, лежатъ *острова М. и Б. Роге,* которые могутъ быть заняты противникомъ для поддержки атаки города съ моря. Высадка на островахъ можетъ быть произведена съ сѣверо-запада, хотя берега здѣсь обрывисты и укрытія для эскадры нѣтъ. Нѣтъ его и для дессантныхъ судовъ, т. к. проливъ между островами обмелѣлъ и совершенно заростаетъ. Для наступленія отъ Балтійскаго порта къ Ревелю могутъ служить пути:

1) Шоссе (47 вер.) не отдаляющееся отъ желѣзной дороги далѣе 7 верстъ;

2) Тоже шоссе до д. Пая, откуда удобная грунтовая дорога до мз.

Виттенневель—и далѣе шоссированная вдоль берега моря, выходящая опять на шоссе у мз. Хаберсъ (50 вер.).

Для задержанія противника наступающаго по шоссе имѣются позиціи: у мз. Кегель—для отряда силою около 6 баталіоновъ; у фермы Петерхофъ—на 3 полка пѣхоты, и у мз. Хаберсъ—для отряда не болѣе бригады пѣхоты.

Побережье между Рогевикскою бухтою и мысомъ Спитхамнъ, вслѣдствіе отсутствія удобныхъ якорныхъ стоянокъ, сравнительной удаленности отъ Балтійскаго порта (35—60 вер.) и болотистой мѣстности, мало пригодно для значительнаго дессанта. Для высадки небольшихъ силъ наиболѣе удобны слѣдующіе пункты: а) *у д. Кибро*; б) *у д. Неве, въ бухтѣ Кейбо*, и в) *восточнѣе мыса Спитхамнъ* (у 4-хъ мельницъ). Для движенія отъ этихъ пунктовъ къ Балтійскому порту имѣется только одна годная для войскъ и обозовъ дорога шоссированная отъ мз. Неве, идущая отъ мз. Спитхамнъ вдоль берега до мз. Вихтерваль, оттуда на д. Крейцъ къ мз. Паддисъ-Клостеръ и далѣе по шоссе въ Балтійскій портъ (60 вер.). У мз. Паддисъ-Клостеръ имѣется арьергардная позиція для отряда не болѣе полка пѣхоты.

Къ сѣверу отъ мыса Спитхамнъ, въ разстояніи 7 верстъ, лежитъ *островъ Оденсхольмъ* весьма важный въ морскомъ отношеніи, такъ какъ, по положенію своему, служитъ отличительной точкой, какъ для входа, такъ и для выхода изъ Финскаго залива.

По южную сторону острова большія суда могутъ становиться на разстояніи не менѣе 4 верстъ отъ берега, на глубинѣ 7 сажень.

Заключеніе объ Эстляндскомъ участкѣ.

Отдаленность *Эстляндскаго участка* отъ главнаго предмета дѣйствій столицы Имперіи, въ связи съ необходимостью преодолѣнія преградъ при движеніи къ ней, даетъ основаніе предполагать, что высадка на Эстляндскомъ побережьи, съ исключительною цѣлью овладѣть Петербургомъ—маловѣроятна. *Значеніе Эстляндскаго побережья* для дѣйствій противника скорѣе обусловливается слѣдующимъ: 1) побережье это имѣетъ въ Балтійскомъ портѣ и Ревелѣ удобныя гавани, воспользовавшись которыми противникъ можетъ угрожать нашему побережью при безопасной стоянкѣ своего флота; 2) желѣзнодорожные, водяные и шоссейные пути связываютъ побережье съ возможными операціонными направленіями сухопутныхъ армій противника, наступающихъ со стороны западной границы, и тѣмъ даютъ возможность дессанту содѣйствовать наступленію этихъ армій, облегчая довольствіе ихъ сокращеніемъ базы къ сторонѣ моря.

Въ зависимости отъ вышеизложеннаго, объектами дѣйствій дессанта противника въ разсматриваемомъ участкѣ могутъ быть слѣдующіе пункты:

1) *Ревель*, представляющій административный и торговый центръ участка, имѣющій удобную гавань и находящійся какъ на Балтійской желѣзной дорогѣ, такъ и въ узлѣ шоссейныхъ дорогъ;

2) *Балтійскій портъ*—лучшая на всемъ побережьи гавань;

3) *станція Тапсъ*—узелъ желѣзныхъ дорогъ и *г. Везенбергъ*, находящійся отъ нея въ одномъ переходѣ и соединенный шоссейнымъ путемъ съ Риго-Псковскимъ шоссе, и

4) *г. Нарва,* связанный водянымъ и сухимъ путями съ г. Псковомъ, представляющимъ узелъ желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ, ведущихъ къ Петербургу изъ Риги и Варшавы.

При операціяхъ противъ *Ревеля* высадка противника болѣе вѣроятна въ слѣдующихъ мѣстахъ: *на полуостровахъ Вимсъ и Цигельскопель,* у *д. Каккамегги* и на островахъ *М. и Б. Карлусъ.* Для занятія *Балтійскаго порта* наиболѣе удобные пункты высадки будутъ: а) на *Пакерортскомъ полуостровѣ* (южнѣе кордона Лецъ) и у *д. Кирсаль,* и какъ вспомогательный—на *полуостровѣ Лоххосаль,* въ случаѣ намѣренія противника атаковать Балтійскій портъ съ сухого пути, и б) *на островахъ Роге*—при атакѣ города съ моря. При выборѣ противникомъ предметомъ своихъ дѣйствій *Тапса* и *Везенберга,* наибольшее значеніе для дессанта пріобрѣтаютъ *полуострова Каспервикъ* и *Периспе,* а также *бухта Кунда.* Для дѣйствій противъ Нарвы—наиболѣе удобнымъ пунктомъ высадки будетъ *вершина Нарвской губы, близъ устья р. Наровы.*

Оборона Эстляндскаго участка затрудняется значительнымъ протяженіемъ побережья, доходящимъ по прямой линіи до 250 верстъ, а по береговой линіи—превышающимъ 500 вер., въ связи съ большимъ числомъ пунктовъ удобныхъ для высадки. Успѣху обороны способствуетъ *Балтійская желѣзная дорога,* идущая вдоль всего побережья отъ Нарвы до Балтійскаго порта. Кромѣ того *отъ Ревеля* отходитъ желѣзная дорога на *Вейсенштейнъ, Феллинъ, Валкъ, Штокмансгофъ,* которая вмѣстѣ съ дорогою отъ *Тапса* на *Валкъ* и *Псковъ* позволитъ поддержать войска, обороняющія побережье, со стороны Виленскаго Округа или со стороны Пскова.

Лифляндскій участокъ.

Балтійско-Рижскій участокъ побережья, простирающійся отъ мыса Спитхамнъ до границы округа, не имѣетъ большаго значенія для дессантныхъ дѣйствій противника. Участокъ этотъ значительно удаленъ отъ главнаго объекта дѣйствій—столицы Имперіи и не заключаетъ въ себѣ пунктовъ, занятіе которыхъ обезпечивало-бы непріятелю важныя выгоды; ближайшіе къ этому побережью вѣроятные предметы дѣйствій противника—Ревель и Балтійскій портъ—находятся въ разстояніи болѣе 100 и 50 верстъ.

Кромѣ того значеніе побережья уменьшается отсутствіемъ удобныхъ для большого флота якорныхъ стоянокъ и характеромъ мѣстности, представляющей, за небольшими исключеніями, болотистыя низменности. Но зато большое значеніе можетъ имѣть Моонзундскій архипелагъ, какъ пунктъ, удобный для устройства промежуточной базы непріятельскаго флота.

Отъ мыса Спитхамнъ до мыса Валайда, побережье по своей низменности и болотистой почвѣ, мало благопріятствуетъ дѣйствіямъ большихъ массъ войскъ. Хорошо доступнымъ на значительное протяженіе внутрь страны оно становится въ окрестностяхъ *Гапсаля* и *Вердера,* служащихъ оконечностями главныхъ путей къ Моонзунду отъ Ревеля и Балтійскаго

порта. Значеніе *Гапсаля* умаляется мелководностью *Гапсальскаго залива*, особенно—восточной его части, которая въ настоящее время непроходима даже для мелкосидящихъ судовъ.

По своему положенію *Гапсальскій заливъ* можетъ имѣть слѣдующее значеніе: 1) если входы въ Моонзундъ обороняться не будуть, то здѣсь могутъ быть сосредоточены миноносцы и миноноски, съ цѣлью угрожать отсюда непріятельскимъ судамъ; 2) если Моонзундъ будетъ обороняться и въ немъ будетъ сосредоточена наша эскадра, то въ Гапсалѣ можетъ быть устроена пристань для снабженія эскадры, а также войскъ, находящихся на Моонзундскихъ островахъ, всѣми необходимыми боевыми и жизненными припасами.

Въ послѣднемъ случаѣ Гапсаль представляетъ большія удобства, такъ-какъ онъ соединенъ желѣзной дорогой и шоссе съ Ревелемъ (ок. 100 вер.) и Балтійскимъ портомъ (ок. 70 вер.), и шоссе—съ Перновомъ (ок. 100 вер.) находящимся также на желѣзной дорогѣ.

Нѣсколько меньшее значеніе, какъ мѣсто удобное для устройства пристани, будетъ имѣть *бухта Роххокюль (Роххокюля)*, отъ 11 до 16 фт. глубиною, причемъ 12 фт. глубина находится у мола. Бухта Роххокюль почти не замерзаетъ и не заносится льдами, а отъ пристани идетъ хорошая дорога черезъ д. Линденъ и мз. Вейсенфельсъ къ Гапсалю (8 вер.). Неудобство Роххокюльской бухты заключается въ томъ, что она открыта всѣмъ вѣтрамъ кромѣ восточнаго. Сѣвернѣе и южнѣе Гапсальскаго залива слѣдующіе пункты побережья допускаютъ производство дессанта:

а) *южнѣе мыса Диргамъ—въ Рулупской бухтѣ;*

б) *на полуостр. Нукэ берегъ у Кордона Новый-Тельнесъ и между мысомъ Тельнесъ и Пашлепской губой,* и

в) *на берегахъ полуострововъ Вердеръ и Бухта.*

Вблизи послѣдняго полуострова имѣется довольно покойная якорная стоянка: большія суда могутъ бросать якорь между Вердеромъ и островомъ Моонъ, по срединѣ пролива, на глубинѣ 7—10 саж.; суда, съ осадкою до 12 фт., могутъ становиться на якорь въ разстояніи ок. 1 вер. отъ берега, на глубинѣ 16 фт.; суда-же, сидящіе до 6 фт., могутъ подходить ближе къ пристани и входить въ гавань, закрытую грядою Каббалайдъ.

Съ полуострова Вердеръ, отъ мызы того-же названія идетъ шоссе на Ревель (135 вер.) и Балтійскій портъ (115 вер.), а также въ Гапсаль (75 вер.) и Перновъ (70 вер.). Побережье въ окрестностяхъ Вердера перерѣзано многими шоссированными путями и доступно на значительное протяженіе внутрь страны.

Высадка противника на *полуостровахъ Вердеръ* и *Бухта* возможна: 1) для производства фуражировокъ и для набѣговъ на прилежащія части материка; 2) съ цѣлью содѣйствія форсированію прохода Б. Зундъ, для разрушенія батарей, если-бы, для обороны этого пролива, таковые были возведены на полуостровахъ и на побережьи къ сѣверу отъ нихъ, и 3) для прикрытія удобной стоянки своего флота въ Большомъ Зундѣ.

При оборонѣ береговъ Вердера и Бухты пѣхота и артиллерія почти вездѣ найдутъ выгодныя позиціи. Въ случаѣ высадки противника на этихъ

полуостровахъ, для задержанія наступленія его внутрь страны, можно занять позиціи у переправъ, соединяющихъ полуострова между собою и съ материкомъ. При отступленіи съ полуостр. Вердера имѣются позиціи: на 3-й и на 4-й верстахъ, у церкви Ханель, у д. Риддазе и у церкви Карузенъ; общій недостатокъ этихъ позицій—небольшой обстрѣлъ и возможность ввести въ дѣло артиллерію въ самомъ ограниченномъ числѣ.

Вдоль всего описаннаго побережья пролегаетъ шоссейная дорога, начинающаяся отъ д. Рулупъ (южнѣе мыса Спитхамнъ) и идущая на д.д. Риккульбю, Мельбо, Гапсаль, церк. Риттель, мз. Фогельзангъ, мз. Лайкюль, д. Казаргенъ, мз. Вердеръ.

Отъ мз. Лайкюль—начинается Вердеръ-Ревельское шоссе, соединяющееся съ Гапсаль-Ревельскимъ у почт. ст. Ристи, у желѣзнодорожной линіи.

Къ западу отъ разсмотрѣннаго берега лежитъ *Моонзундскій архипелагъ*, состоящій изъ четырехъ большихъ острововъ: *Даго, Вормсъ, Эзель и Моонъ*, и нѣсколькихъ малыхъ.

Внутреннія воды *Моонзунда*, между названными островами и материкомъ, имѣютъ глубину на сѣверѣ отъ 20 до 29 фт., а въ южной части, у Моона 16—17 фт. Въ Моонзундъ ведутъ слѣдующіе *проливы*: съ сѣвера—*Нукскій*,—между о. Вормсъ и полуостр. Нукэ, глубиною до 12 фт., и *Вормскій*—между островами Даго и Вормсъ, съ фарватеромъ глубиною 5—8 саж.; съ юга—*Малый Зундъ*—между островами Эзель и Моонъ, съ средней глубиною въ 3 фт., и *Большой Зундъ* — между о. Моонъ и материкомъ, съ фарватеромъ глубиною до 15 саж.; съ запада—*Соеле Зундъ*—между остр. Даго и Эзель, глубиною 6 фт.

Значеніе острововъ *Моонзундскаго архипелага* обусловливается тѣмъ, что, благодаря своему очень выгодному географическому положенію, обширности и довольно значительному богатству, они представляютъ большія удобства для устройства промежуточной базы.

Наиболѣе вѣроятна высадка на острова *Эзель* и *Даго*, которые болѣе выдвинуты въ море и имѣютъ болѣе приглубые берега. Занятіе противникомъ обоихъ острововъ возможно, хотя и трудно, такъ-какъ это потребуетъ слишкомъ большихъ силъ; ему вѣроятно, придется не ограничиться овладѣніемъ одного изъ нихъ, а занять оба, такъ какъ только въ этомъ случаѣ онъ овладѣетъ сѣвернымъ и южнымъ проливами, а слѣдовательно и внутреннимъ бассейномъ.

Наибольшее значеніе имѣетъ островъ *Эзель*, вслѣдствіе своей обширности, значительности населенія, большого количества удобныхъ дорогъ и присутствія близь его береговъ удобныхъ якорныхъ стоянокъ.

Занятіе острова *Эзель* дастъ противнику: возможность дѣйствовать на Рижскій заливъ и парализовать торговлю г. г. Риги и Пернова, а также, вслѣдствіе населенности и удобства якорныхъ стоянокъ, — всѣ выгоды устройства промежуточной базы для развитія операцій на Балтійскомъ морѣ. Высадка на Эзель возможна: а) у вершины полуострова *Памерорта*; б) *въ бухтѣ Мустельгамъ* и на полуостровѣ *Ниннасе*; в) въ бухтѣ *Тагалахтъ*; г) на полуостровѣ *Харилайдъ* (Гундсъ-Ортъ), и д) *на косѣ у Церельской гавани.*

Наибольшее значеніе имѣютъ *бухты Мустельгамъ* и *Тагалахтъ*, такъ-какъ представляютъ удобныя якорныя стоянки для большихъ судовъ: первая на глубинѣ 4—6 саж., а вторая на глубинѣ 9—10 саж.

Такъ-какъ островъ Эзель не соприкасается съ главными входами въ Моонзундъ, то занятіе его противникомъ не лишитъ нашу флотилію, если таковая будетъ сосредоточена въ Моонзундѣ, возможности свободно выходить въ Финскій заливъ. Поэтому, если противникъ поставитъ себѣ цѣлью, одновременно съ занятіемъ одного изъ острововъ Моонзунда, воспрепятствовать нашей флотиліи сообщаться съ Финскимъ заливомъ, то для него выгоднѣе будетъ обратить свои дѣйствія на островъ *Даго*.

У береговъ *острова Даго* имѣются слѣдующія якорныя стоянки для большихъ судовъ: 1) *Тифенгафенъ*—лучшій рейдъ острова, на глубинѣ до 6 саж.; 2) южнѣе *мыса Дагерортъ*, противъ *кордона Каллапъ*, въ 2 вер. отъ берега, на глубинѣ 7—10 саж., открытая южнымъ и частью юго-западнымъ вѣтрамъ; 3) *на юго-западной оконечности острова, у д. Серро*, въ 200 саж. отъ берега, на глубинѣ 4—5 саж., также очень открытая, и 4) *въ Вормскомъ проливѣ*, по южную сторону *острова Харри*, на глубинѣ 3 саженей.

Производство дессанта на *Даго* встрѣчаетъ значительное затрудненіе въ массѣ рифовъ и камней, окружающихъ островъ. Наиболѣе удобны для высадки слѣдующіе пункты: а) *мысъ Тахкона*, б) *у мз. Хохенхольмъ*, в) *противъ Корд. Каллапъ на Дагерортскомъ полуостровѣ*, г) *у д. Серро*, д) *у пристани Гельтерма* и е) *въ бухтѣ Тифенгафенъ*; въ послѣднихъ двухъ пунктахъ высадка можетъ быть произведена въ томъ случаѣ, если проходъ Вормскій нами обороняться не будетъ, или-же одновременно съ его форсированіемъ.

Высадка на островахъ *Вормсъ и Моонъ* возможна только съ цѣлью разрушенія батарей, если таковыя будутъ возведены для обороны входовъ въ Моонзундѣ. Мѣста, годныя для высадки *небольшихъ силъ*, имѣются слѣдующія:

1) *На островѣ Вормсъ*: а) *заливъ Рельби-Викъ*, б) *близъ маяка Скюсбюнесъ* и в) *у д. Форбю*, всѣ довольно опасныя вслѣдствіе подводныхъ камней.

2) *На остр. Моонъ*—а) берегъ между д.д. *Вой и Ресса* и б) берегъ *сѣвернѣе д. Лалли.*

Вообще занятіе Моонзунда непріятелемъ создаетъ для него весьма выгодное стратегическое положеніе, лишая насъ всѣхъ удобствъ активной обороны Балтійскаго побережья при помощи флота.

Побережье Рижскаго залива, вслѣдствіе болотистости, лѣсистости и малаго числа дорогъ (внутрь материка), не представляетъ удобствъ для значительнаго дессанта. Береговая отмель, шириною 2 — 3 вер. и болѣе, опоясываетъ почти всѣ берега Рижскаго залива и препятствуетъ большимъ судамъ подходить къ берегу ближе этого разстоянія; при этомъ флотъ, высадивъ войска, принужденъ будетъ оставаться почти на открытомъ для вѣтровъ рейдѣ.

Въ сѣверной части побережья Рижскаго залива имѣется только одинъ пунктъ, который можетъ служить предметомъ дѣйствій довольно значительнаго дессанта—*г. Перновъ*, имѣющій ок. 13 т. жителей, ведущій торговлю,

годовой оборотъ которой доходитъ до нѣсколькихъ милліоновъ рублей, и находящійся на желѣзной дорогѣ.

Г. Перновъ лежитъ въ вершинѣ Перновской бухты, имѣющей глубину отъ 18 до 21 фт. [1]) и представляющей довольно спокойную и безопасную якорную стоянку; только при южныхъ и юго-западныхъ вѣтрахъ въ ней разводится довольно большое волненіе. Для укрытія отъ вѣтровъ судовъ малаго ранга можетъ служить *гавань и рѣка Пернава;* высота воды на барѣ р. Пернавы публикуется ежемѣсячно циркулярами главнаго гидрографическаго управленія. По р. Пернавѣ, имѣющей ширину 90—125 саж., выше моста почти на 9 верстъ могутъ ходить суда сначала съ 8-ми, а далѣе съ 6-ти футовой осадкой. Въ Пернаву впадаетъ *р. Саукъ,* ширина которой 20 саж., а глубина у впаденія 10 фт.; обѣ рѣки представляютъ удобное мѣсто для укрытія миноносцевъ. Берега Перновской бухты очень отмелы и съ сѣверной стороны окружены подводными и надводными камнями, затрудняющими подходъ къ берегу; пристани имѣются *у мыса Ліу и у мз. Ула,* обѣ глубиною у концовъ—ок. 5 фт.

Высадка *въ Перновской бухтѣ* можетъ быть произведена: 1) съ цѣлью занятія г. Пернова и пополненія его средствами своихъ запасовъ, и 2) съ цѣлью пріобрѣтенія обезпеченной отъ господствующихъ вѣтровъ якорной стоянки для судовъ средняго и малаго размѣровъ.

Отъ Пернова внутрь страны идутъ слѣдующіе пути:

1) въ Ревель—шоссированная дорога, пролегающая на участкѣ отъ Пернова до Іеддеферъ между болотъ (140 вер.);

2) въ Вейсенштейнъ (110 вер.)—транспортная дорога, проходящая по лѣсистой и болотистой мѣстности;

3) въ Валкъ (ок. 130 вер.) и далѣе—къ Пскову—дорога, идущая большею частью по сильно песчаному грунту, затрудняющему движеніе, и на протяженіи 50 вер. отъ Пернова представляющая сплошное лѣсное дефиле, которое пересѣкаетъ весьма слабо заселенную и бѣдную запасами мѣстность.

Впрочемъ послѣднее неудобство теперь отчасти парализуется желѣзной дорогой Перновъ—Валкъ.

На указанномъ пути имѣются двѣ позиціи: у почтовой станціи Куркундъ и у суконной фабрики Квелленштейнъ; первая особенныхъ выгодъ не представляетъ.

Къ югу отъ Пернова побережье представляетъ лѣсистую, болотистую мѣстность, мало населенную и лишенную значительныхъ населенныхъ пунктовъ; болота и обширные лѣса начинаются у песчанаго морского берега и продолжаются отъ него на востокъ полосою, имѣющею 40—50 вер. ширины, которая къ югу отъ р. Салисъ уменьшается до 15 верстъ. Высадка здѣсь значительныхъ силъ противника, имѣющихъ цѣлью достиженіе болѣе или менѣе серіозныхъ стратегическихъ цѣлей, *совершенно невѣроятна.* Возможность высадки съ цѣлью движенія на Ригу трудно допустить, ибо

---

[1]) Такая глубина находится въ каналѣ и миляхъ въ 4—5 отъ него. Въ 1903 году крейсеръ „Азія", (сидящій 16 фут.), бросилъ якорь въ 5 миляхъ отъ берега, на глубинѣ 19—20 фут., не рискуя подойти ближе.

противнику для этого пришлось бы устраивать переправу черезъ р. Аа, почему для дѣйствій противъ Риги выгоднѣе высадиться южнѣе р. Аа.

Наиболѣе значительный пунктъ послѣ Пернова—*Лемзаль* отстоитъ отъ берега на 18 верстъ и не представляетъ собою предмета особой важности, ибо въ немъ, вслѣдствіе удаленія отъ торговыхъ путей, сосредоточена исключительно мѣстная торговля. Высадка противника на этомъ участкѣ побережья можетъ быть произведена только небольшими силами, съ цѣлью фуражировокъ или нанесенія ущерба жителямъ. Наиболѣе подходящи для этого слѣдующіе пункты: а) *Хайнашъ* (богатое селеніе съ запасами дровъ, строющимися судами, складами и проч.); б) *у Салисъ* (богатое селеніе гдѣ строются суда); в) *у д. Кальманъ,* и г) *у Лембушъ.* Значительное протяженіе побережья Балтійскаго моря и Рижскаго залива, доходящее по прямой линіи до 200 вер., увеличиваемое далеко (почти на 100 вер.) выдающимися въ море Моонзундскими островами, въ связи съ ограниченнымъ числомъ дорогъ, затрудняетъ оборону участка.

Путей, идущихъ вдоль берега, которые содѣйствовали бы оборонѣ, мало, особенно южнѣе Пернова.

Сѣвернѣе Пернова идутъ слѣдующіе пути:

1) отъ д. Рулупъ шоссированная дорога на Рикхольцъ, Сутлепъ, Гапсаль, Лайкюль, Леаль, Риддазе и Нурмсъ, а далѣе частью шоссированная—на Патсаль вдоль берега на Аудернъ—въ Перновъ;

2) отъ Балтійскаго порта на Падисъ-Клостеръ, Таббара, Ристи, Лайкюль, отъ котораго до Леаль сходится съ первымъ путемъ, и далѣе на Перновъ (шоссированная);

3) Ревельско-Перновское шоссе.

Эти три продольные пути связываются между собою слѣдующими удобными поперечными дорогами:

1) Шоссированной—отъ Мельго на Пиляма, Теннава, Падисъ-Клостеръ, Кегель и Танна.

2) Гапсальскимъ шоссе отъ Раннакюля на Ристи въ Миллерсхофъ;

3) грунтовой—отъ Хонга на С.-Мартенъ, Альтъ-Пармель и далѣе шоссированной на Гольденбекъ (или Турпель) Палль и Мерьяма, и

4) шоссированною отъ Нурмсъ до Неци, а далѣе транспортной до ц. Св. Іакова.

Южнѣе Пернова вполнѣ удобная на всемъ протяженіи дорога, идущая вдоль побережья отъ Пернова на Феликсъ, Вольмаръ, Ропъ и Ригу, удаляется отъ берега на 60 вер. Кромѣ того существуетъ шоссированная дорога, идущая непосредственно вдоль берега, не отступая отъ него далѣе 3-хъ верстъ, и, благодаря лѣсу,—не видимая съ моря. Поперечныхъ дорогъ здѣсь очень мало; между берегомъ и первой продольной дорогой, на разстояніи 70 вер. отъ Пернова, нѣтъ ни одной удобной поперечной дороги; далѣе идутъ слѣдующіе удобные для движенія поперечные пути: отъ Кальманъ въ Вольмаръ; отъ Лембушъ въ Лемзаль, а отъ послѣдняго—на Ранценъ, Валкъ и на Хохрозенъ—Вольмаръ, и отъ Хайнашъ черезъ Кодіякъ на Валкъ.

Послѣ Риги *г. Перновъ* является наиболѣе важнымъ узломъ побе-

режья. Въ случаѣ его занятія противникомъ, продольное сообщеніе по побережью Балтійско-Рижскаго участка должно производиться отъ Вольмара на Феликсъ въ Феллинъ и далѣе на Вейсенштейнъ въ Ревель, или отъ г. Феллина на С. Феннернъ, Керко и ц. Св. Іакова.

Вдоль всего описаннаго побережья не проходитъ *желѣзной дороги* такъ какъ линія Ревель—Феллинъ—Мойзекюль—Перновъ отстоитъ отъ берега на *60—80 вер.*, а потому можетъ только облегчить перевозку войскъ и грузовъ къ конечному пункту—*Пернову* или *Вердеру.*

Зато одинъ изъ важнѣйшихъ пунктовъ побережья—*Гапсаль* связывается теперь желѣзной дорогой съ Ревелемъ черезъ ст. Кегель.

Заключеніе о Лифляндскомъ участкѣ.

Разсмотрѣніе свойствъ Лифляндскаго побережья показываетъ, что наибольшее значеніе принадлежитъ части его отъ мыса Спитхамнъ до полуостр. Вердеръ. Удержаніе въ нашихъ рукахъ Моонзунда даетъ не только всѣ ранѣе приведенныя выгоды, но и обезпечиваетъ отъ высадокъ *у Гапсаля и Вердера.* Высадка у Пернова—неудобна и послѣдній значительно удаленъ не только отъ Петербурга, но и отъ Ревеля. Высадка-же южнѣе Пернова—неудобна, а главное—*безцѣльна* по слѣдующимъ причинамъ:

а) предполагая отсутствіе въ предѣлахъ Виленскаго округа сухопутной арміи противника, его дессантъ не можетъ избрать указанное побережье, такъ-какъ при движеніи на Ревель или Псковъ, онъ подставитъ свой правый флангъ войскамъ находящимся хотя-бы въ Ригѣ;

б) при успѣшномъ наступленіи сухопутной арміи противника по Виленскому округу къ линіи р. Западной Двины, дессанту выгоднѣе будетъ выждать подхода сухопутной арміи къ г. Ригѣ съ тѣмъ, чтобы парализовавъ совмѣстными усиліями крѣпость Усть-Двинскъ,—безъ помѣхи соединиться въ Ригѣ и далѣе продолжать наступленіе на Псковъ или къ сѣверу, въ зависимости отъ обстановки.

Б. Внутреннее пространство западнаго отдѣла.

Значеніе внутренняго пространства западнаго отдѣла обусловливается тѣмъ, что наиболѣе уязвимою и важною его границею, является вышеразсмотрѣнная береговая полоса, на которой къ тому-же, лежитъ Петербургъ. Юго-западная часть сухопутной границы отдѣла имѣетъ *меньшее значеніе,* потому, что: а) она удалена отъ Петербурга въ среднемъ на 400 верстъ (Петербургъ-Венденъ,—по воздуху); б) чтобы достичь ее, армія противника должна будетъ сломить сопротивленіе войскъ Виленскаго и Варшавскаго округовъ, а, слѣдовательно, истощить и свои силы, и в) при этомъ ясно обозначится направленіе наступленія противника.

Такимъ образомъ стратегическій очеркъ внутренняго пространства отдѣла будетъ заключаться въ разборѣ *направленій* отъ важнѣйшихъ пунктовъ береговой полосы и западной сухопутной границы—къ Петербургу; въ краткомъ описаніи тѣхъ *препятствій,* которыя встрѣтитъ противникъ при наступленіи къ Петербургу, и—въ перечнѣ важнѣйшихъ *позицій,* на которыхъ наши войска могутъ задержать противника при его наступленіи.

Выше было сказано, что морская наша граница, безъ мелкихъ изгибовъ, достигаетъ 1300 верстъ; западная-же часть сухопутной *отъ Рижскаго залива* до выдающагося угла *противъ гор. Себежа* (по прямой линіи)—болѣе 175 верстъ.

Несмотря на столь значительное протяженіе опасной для насъ пограничной линіи, опредѣленіе направленія наступленія противника къ Петербургу, не представляетъ затрудненій, благодаря озерамъ Псковскому и Чудскому, и лѣсисто-болотистой полосѣ сѣвернѣе послѣдняго, которыя образуютъ два дефиле,—одно у берега Финскаго залива, другое — у гор. Пскова, отстоящіе одинъ отъ другого на 190 верстъ (Псковъ—Везенбергъ,—по воздуху). Благодаря указанной преградѣ, точное выясненіе направленія наступленія армій противника, дѣлается вполнѣ возможнымъ въ разстояніи 250—325 и 300 верстъ отъ Петербурга (по прямой линіи до: ст. Тапсъ, Валкъ и Островъ).

Направленія вдоль Финскаго залива.

Если противникъ высадится на берегъ въ Нарвскомъ заливѣ, или въ заливѣ Кунда, или въ Ревелѣ, Гапсалѣ и даже Перновѣ,—то при наступленіи къ Петербургу ему придется выйти на Петербурго-Ревельское шоссе не далѣе Везенберга, какъ по необходимости пользованія желѣзной дорогой, такъ и по условіямъ географическимъ, о чемъ уже говорилось при описаніи береговой полосы.

Что касается препятствій, то до р. Наровы таковыми нельзя считать мелкія рѣки, пересѣкающія пути изъ Ревеля. Тѣмъ не менѣе, на болѣе значительныхъ изъ этихъ рѣкъ можно задерживать движеніе противника.

Ближайшее къ Ревелю препятствіе представляетъ р. *Бригитовка*, пересѣкающая всѣ три пути.

Какъ на Ревельскомъ шоссе, такъ и ниже, на дорогѣ на полуостр. Вимсъ,—имѣются мосты у д. д. Гирро (Ирро) и Кошъ. У *дер. Гирро* берега достигаютъ 40 ф. высоты и на правомъ берегу можетъ быть занята позиція. Южнѣе—отъ д. Логеди берега рѣки понижаются и, имѣя отъ 1 до 4-хъ ф. глубины она во многихъ мѣстахъ проходима въ бродъ.

Р. Яговалъ, представляетъ какъ по ширинѣ, такъ и глубинѣ болѣе значительное препятствіе, т. к. ниже желѣзной дороги глубина мѣстами доходитъ до 11 фт. Но въ этой части на путяхъ изъ Ревеля существуютъ мосты у д. Содель (Содля) и близь д. Еглехтъ, а также броды 1—2 фт. глуб. выше д. д. Іоа и Эхо. Остальныя рѣки—*Валгеги* (Локса), *Сембахъ*, *Гросъ-Бахъ (Пурцъ)*, *Пюхаіеги и Силомяги*—особаго значенія не имѣютъ, такъ-какъ черезъ нихъ, на главнѣйшихъ путяхъ устроены мосты, и, кромѣ того, на большей части протяженія на каждой имѣются броды.

Оборонительная линія р. Наровы.

Значительной преградой, *оборонительной линіей*, является *р. Нарова*, вытекающая изъ Чудскаго озера и вмѣстѣ съ нимъ преграждающая противнику всѣ пути, идущіе вдоль побережья къ Петербургу. Имѣя глубину—не менѣе 5 фт., ширину—отъ 50 до 260 саж., крутые берега, Омутскіе пороги и Нарвскій водопадъ, р. Нарова не только не допускаетъ переправъ въ бродъ, но—крайне затрудняетъ и наводку моста. Между Чудскимъ озеромъ и Балтійской желѣзной дорогой, вдоль лѣваго берега, тянется лѣсисто-болотистая полоса, шириною 15—25 верстъ, полоса весьма

слабо населенная и перерѣзанная незначительнымъ числомъ труднопроходимыхъ даже для мѣстныхъ крестьянъ дорогъ.

Пролегающая вдоль сѣвернаго берега Чудскаго озера проселочная дорога отъ д. Ранна Пунгернъ на д. Сыренецъ (длиною 30 вер.), также неудовлетворительна, отдѣлена отъ желѣзной дороги труднодоступной лѣсной полосою въ 40 верс. ширины и у послѣдней деревни—также не имѣется моста.

По всѣмъ перечисленнымъ причинамъ вѣроятнѣе ожидать форсированія р. Наровы или у г. Нарвы или ниже ея. Въ г. Нарвѣ имѣются два моста—желѣзнодорожный и, ниже его,—каменный на шоссе. Между мостами на обоихъ берегахъ сохранились стѣны и башни старинныхъ крѣпостей, которыя и теперь могутъ имѣть значеніе укрытій для полевыхъ войскъ и затруднить переправу съ лѣваго берега рѣки—на правый. Ниже г. Нарвы, вдоль лѣваго берега проложена вполнѣ исправная дорога, на которую можно выйти и съ Нарвско-Ревельскаго шоссе и съ прибрежной дороги; берегъ, на большей части протяженія покрытъ лѣсомъ и до выхода къ рѣкѣ—скрываетъ части стягивающіяся къ переправѣ.

Правый берегъ Наровы также покрытъ лѣсомъ и вдоль него также тянется грунтовая дорога, но весьма неудовлетворительная на первыхъ шести верстахъ отъ г. Нарвы; верстахъ въ четырехъ отъ впаденія р. Россони берегъ открывается. Отъ праваго берега вглубь,—къ р. Лугѣ, ведутъ *только три* пути:

а) шоссированная дорога изъ г. Нарвы, для пользованія которою противникъ долженъ сначала занять городъ (и тогда она ему будетъ уже мало полезна);

б) по срединѣ, между г. Нарвой и устьемъ, противъ д. Риги,—грунтовая песчаная дорога, выходящая къ д. Кейкино и все время идущая лѣсомъ, и

в) грунтовая песчаная, но вполнѣ пригодная для движенія войскъ и обозовъ дорога отъ впаденія р. Россони, вдоль ея берега. До д. Коростель она проходитъ по открытой слегка всхолмленной мѣстности; отъ названной деревни дорога развѣтвляется: одна вѣтвь направляется на д. Орлы, а другая—къ истоку р. Россони. Обѣ дороги (б. и в.) имѣютъ значеніе какъ для противника такъ и для насъ, служа для перваго единственнымъ способомъ обойти г. Нарву.

Въ стратегическомъ отношеніи большія удобства представляетъ переправа *у д. Риги*, какъ менѣе удаленная отъ желѣзной дороги и шоссе; но зато въ этомъ мѣстѣ крутой правый берегъ, покрытъ густымъ старымъ лѣсомъ, подходящимъ вплотную къ рѣкѣ, и доставляющимъ надежное укрытіе для обороняющагося.

Переправа противъ устья р. Россони облегчается тѣмъ, что лѣвый берегъ значительно командуетъ правымъ, который *открытъ*. Существенное затрудненіе представляетъ здѣсь ширина рѣки, достигающая 260 саженъ.

Переправившись черезъ р. Нарову противнику придется достичь р. Луги, такъ-какъ до нея, дорогъ выводящихъ на Петербургское шоссе—*нѣтъ*.

Оборонительная линія р. Луги.

Р. Луга представляетъ вторую оборонительную линію, менѣе сильную чѣмъ р. Нарова.

Противникъ, форсировавшій р. Нарову сѣвернѣе г. Нарвы и въ ней, можетъ переправиться черезъ р. Лугу только у г. Ямбурга, или сѣвернѣе него потому, что между р. р. Лугой и Наровой, южнѣе линіи Балтійской жел. дор., лежитъ также лѣсисто-болотистая полоса, шириною 20—25 верстъ, почти не населенная и не имѣющая дорогъ, параллельныхъ желѣзной. Ниже гор. Ямбурга ширина рѣки колеблется отъ 70—150 саж., а при устьѣ достигаетъ 200 саж.; глубина 6—19 фт., и теченіе весьма быстро. Въ гор. Ямбургѣ рѣку пересѣкаютъ невысокія каменистыя гряды, образующія *пороги*, на которыхъ глубина достигаетъ 2—3 фт. Тѣмъ не менѣе переправа въ бродъ здѣсь неудобна и опасна вслѣдствіе ширины рѣки, сильно *каменистаго дна, быстраго теченія и непостоянной глубины*, зависящей отъ дождей и отъ вѣтра. Въ самомъ городѣ существуетъ желѣзнодорожный мостъ (на одну колею), приспособленный къ колесному и пѣшеходному движенію. Ниже Ямбурга, до устья ни мостовъ ни постоянныхъ бродовъ не имѣется, а устроены паромы у *мз. Луцкой,* (въ 60-ти шаг. выше въ сухое лѣто открывается бродъ, глуб. 2—3 фт.), *д. Юркино, мз. Горская, мз. Сала, д. Манновки и д. Б. Куземкино.*

Итакъ, къ р. Лугѣ противникъ, переправившійся черезъ р. Нарову, можетъ подойти одновременно по нѣсколькимъ путямъ, оканчивающимся противъ д. Куровицы, у д. Федоровка, Кейкино, Ломъ и г. Ямбургъ.

Трудно допустить, чтобы противникъ рѣшился наступать одною колонной по Нарвско-Ямбургскому шоссе по слѣдующимъ причинамъ: во 1-хъ оно представляетъ лѣсное дефиле, а во 2-хъ оно даетъ возможность, благодаря направленію теченія р. Луги до д. Пулково (параллельно шоссе) какъ поражать лѣвый флангъ наступающаго противника, прикрываясь рѣкой, такъ впослѣдствіи и дѣйствовать на его операціонную линію.

По этому наступающій долженъ будетъ двигаться къ р. Лугѣ нѣсколькими путями съ тѣмъ, чтобы переправившись у д. Кейкино, Пулково и Сала—утвердиться на обоихъ берегахъ рѣки.

Берега р. Луги таковы, что совершенно не отвѣчаютъ возможности пассивной обороны: на большей части протяженія, отъ Луцкой позиціи до д. Кейкино—лѣвый берегъ командуетъ правымъ, на которомъ, кромѣ того, не имѣется путей отступленія внутрь страны, за исключеніемъ дороги отъ д. М. Луцкъ на д. Керстова.

Активная оборона рѣки значительными силами также трудна потому, что на всемъ пространствѣ между р. р. Наровой и Лугой нѣтъ позиціи даже на дивизію; позиція у с. Новопятницкаго—неудобна, не болѣе чѣмъ на бригаду пѣхоты и правый флангъ слабъ, т. к. приближается къ лѣсу облегчающему охватъ позиціи.

По форсированіи р. Луги наступающему придется выйти на Петербургское шоссе по причинѣ того, что между г. Ямбургомъ и д. Кисколовской (въ Лужской губѣ) не имѣется дорогъ параллельныхъ желѣзной. Дорога-же отъ д. Кошкино (на р. Лугѣ) къ д. Великино можетъ лишь служить

для связи отрядовъ наступающихъ съ запада съ тѣми, которые высадятся на Сойкинскомъ полуостровѣ.

При дальнѣйшемъ наступленіи отъ г. Ямбурга къ Петербургу, черезъ Петергофъ, или черезъ Красное Село или Гатчину, противникъ не встрѣтитъ серіозныхъ преградъ; встрѣчающіяся-же на главнѣйшихъ путяхъ позиціи перечислены раньше.

Направленія отъ Рижскаго залива и нижняго теченія р. З. Двины.

При описаніи береговой полосы было указано, что южнѣе г. Пернова, между нимъ и г. Ригою, нельзя ожидать высадки крупнаго самостоятельнаго отряда, предназначеннаго для дальнѣйшаго наступленія внутрь страны.

Подобный дессантъ можетъ быть произведенъ въ Ригѣ или западнѣе нея—въ Виндавѣ, и еще вѣроятнѣе—въ Либавѣ. При всѣхъ этихъ случаяхъ, операціонная линія противника, намѣревающагося подступать къ Петербургу, должна будетъ пройти черезъ г. Ригу, какъ стратегически важный пунктъ, миновать и пренебречь которымъ противнику невозможно и невыгодно: въ Ригѣ съ кр. Усть-Двинскомъ можетъ быть сосредоточено значительное количество войскъ обороняющагося; Рига представляетъ главнѣйшій узелъ желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ всей западнѣе лежащей полосы; въ Ригѣ единственная отъ Двинска хорошая переправа черезъ р. З. Двину; въ ней противникъ найдетъ громадные продовольственные запасы, и наконецъ, овладѣніе Ригою дастъ выгоды базированія на море, что, при обладаніи имъ, равнозначуще сокращенію коммуникаціонной линіи.

При овладѣніи Усть-Двинскомъ и Ригою, съ нижнимъ теченіемъ р. Зап. Двины, кратчайшее операціонное направленіе противника для наступленія на Петербургъ будетъ проходить черезъ г. Псковъ. Для этой цѣли противникъ можетъ воспользоваться нѣсколькими вполнѣ удобными путями:

1) шоссе Рига—Псковъ (197 вер. отъ ст. Рамоцки); единственное неудобство этого пути—его удаленіе отъ желѣзной дороги на линіи Валкъ, уничтожается теперь узкоколейною дорогой Штокмансхофъ—Валкъ;

2) на большей части протяженія шоссированной дорогою: Кемпенгофъ — Венденъ—К. Штюрценгофъ—Граве—Менценъ—Ней Хаузенъ—Паниковичи и далѣе шоссе до Пскова (ок. 212 верстъ);

3) также частью шосссированною дорогою отъ Гр. Ропъ на Вольмаръ—Валкъ—Кароленъ—Ней Хаузенъ—Печоры—Изборскъ—Псковъ (ок. 240 в.).

Всѣ эти пути пролегаютъ не далѣе одного перехода отъ Псково-Рижской желѣзной дороги и между собою связаны значительнымъ числомъ удобопроходимыхъ поперечныхъ дорогъ.

Всѣ они проходятъ по очень холмистой мѣстности покрытой рощами и лѣсами, затрудняющими службу охраняющихъ отрядовъ и способствующихъ развитію партизанскихъ дѣйствій, устройству засадъ и временному задержанію наступающаго на небольшихъ, но иногда сильныхъ съ фронта, арьергардныхъ позиціяхъ.

Другимъ сухопутнымъ операціоннымъ направленіемъ для наступленія противника, является путь на Псковъ черезъ *Двинскъ* и Островъ, причемъ начальныя точки путей г. Двинскъ и г. Рига лежатъ на разстояніи 205 в. другъ отъ друга (по линіи желѣзной дороги). На этомъ протяженіи отъ

р. З. Двины и Двинско-Рижской желѣзной дороги отходитъ по направленію къ Пскову довольно значительное число исправныхъ грунтовыхъ дорогъ, раздѣляемыхъ системами рѣкъ *Кудебъ* и *Эветъ*—на двѣ группы, западную и восточную. Дороги первой группы, начинаясь, у р. З. Двины между Ригою и Якобштадтомъ,—выходятъ на Риго-Псковское шоссе, не восточнѣе Луцнека (ок. 70 верстъ отъ Пскова); дороги-же второй—выходятъ на Варшавское шоссе не сѣвернѣе д. Рубеняты (10 вер. южнѣе Острова). Между Луцнекомъ и д. Рубеняты хотя и существуютъ дороги, по которымъ можно пройти къ Пскову, но почти всѣ онѣ не пригодны для движенія крупныхъ самостоятельныхъ отрядовъ. Такимъ образомъ, наступая отъ З. Двины на фронтъ Двинскъ-Рига, арміи противника въ разстояніи ок. трехъ переходовъ отъ г. Пскова будутъ раздѣлены одна отъ другой промежуткомъ въ 75 верстъ, что даетъ возможность обороняющемуся разбить наступающаго по частямъ.

Послѣдняя операція значительно облегчается для обороняющагося благодаря р. Великой, которая т. обр. является стратегически важной оборонительной линіей. Описаніе ея помѣщено ниже.

Между обоими шоссе на Псковъ существуетъ вполнѣ исправная и удобная для движенія дорога отъ г. Острова въ г. Изборскъ (50 верстъ) съ паромною переправою черезъ р. Великую у д. Шабаново.

Наличность этого поперечнаго пути, и, съ другой стороны,—отсутствіе между обоими шоссе продольнаго пути къ Пскову съ юго-запада, позволяетъ обороняющемуся имѣть въ рединѣ дороги Островъ—Изборскъ (напр. у д. Смоленской) особый отрядъ, который, при выяснившейся обстановкѣ, можетъ быть притянутъ *въ одинъ переходъ* къ Изборску или Острову; въ послѣднемъ случаѣ необходимо не только полное владѣніе р. Великой, но и заблаговременное устройство мостовъ у д. Шабанова.—Восточнѣе дороги черезъ Шабаново имѣются также поперечные пути между Виленскимъ и Рижскимъ шоссе, но почти всѣ они мало удобны для движенія значительныхъ силъ и всѣ пересѣкаются р. Великой.

При движеніи по Псково-Рижскому шоссе наступленіе противника можетъ быть задержано на позиціяхъ у *д. Тешевичи* (на дивизію пѣхоты и 32 орудія), между *д.д. Комно* и *Опочица* (на 2 дивизіи пѣх. и 48 орудій) и у *д. Заболотье* (на дивизію пѣх. съ бригадой артиллеріи).

По отступленіи съ этихъ позицій—оборона р. Великой со стороны Риги—обратится въ пассивную.

Направленіе вдоль Варшавской жел. дороги.

При наступленіи противника вдоль линіи Варшавской желѣзной дороги, удобнѣйшимъ путемъ является Варшавское шоссе (отъ д. Березовицы до г. Пскова 102½ вер.), на которое можетъ также выйти одна изъ колоннъ арміи, наступающей отъ Риги или отъ Якобштадта.

На этомъ направленіи, для активной обороны р. Великой имѣются позиціи у д. *Шлыкова Гора* (на дивизію пѣх. и 48 оруд.) и *д. Гризавина* (на такія же силы).

Оборонительная линія р. Великой.

Р. Великая, пересѣкая у г.г. Пскова и Острова всѣ пути ведущія какъ отъ г. Риги, такъ и отъ г. Варшавы,—къ Петербургу, представляетъ по

своимъ физическимъ свойствамъ серіозное препятствіе для наступающаго, благодаря чему она является для обороняющагося важною оборонительною линіей, обладаніе или потеря которой могутъ имѣть вліяніе на исходъ операцій. Между г.г. Островомъ и Псковомъ она течетъ параллельно Варшавскому шоссе, не удаляясь отъ него болѣе 10-ти верстъ (по прямой линіи); вслѣдствіе такого направленія она: а) разъединяетъ войска обороняющагося, выдвинутыя къ Острову и къ западу отъ Пскова; б) точно также вліяетъ и на колонны противника, наступающаго по Рижскому и Варшавскому шоссе; в) крайне затрудняетъ дѣйствія обороняющагося по внутреннимъ операціоннымъ линіямъ противъ колоннъ, наступающихъ по обоимъ вышеназваннымъ шоссе, и г) при наступленіи противника только вдоль Варшавской желѣзной дороги,—прикрываетъ его лѣвый флангъ.

Вслѣдствіе такого значенія,—невыгоднаго скорѣе для обороняющагося, необходимо полное и прочное владѣніе теченіемъ р. Великой, съ устройствомъ мостовыхъ переправъ въ ниже перечисленныхъ пунктахъ, благодаря чему всѣ невыгоды, бывшіе на сторонѣ обороняющагося, — обратятся на сторону наступающаго.

Выше г. Опочки р. Великая представляетъ незначительное препятствіе имѣя глубину отъ 1 до 7 фут. и большое количество бродовъ; въ этой-же части она не имѣетъ никакого стратегическаго значенія. Послѣднее она пріобрѣтаетъ отъ г. Острова, гдѣ ширина ея достигаетъ 20 саж., а глубина $4^1/_2$—7 фут.

Ниже—ширина и глубина увеличиваются и отличаются непостоянствомъ, измѣняясь отъ количества выпадающей влаги.

Наиболѣе удобныя переправы черезъ рѣку, съ лѣваго берега на правый, находятся у слѣдующихъ пунктовъ.

1) *У д. Перевозъ* (у устья р. Синей)—на вполнѣ удобномъ въ сухое время обходномъ пути; лѣвый берегъ командуетъ правымъ; переправа можетъ быть поддержана огнемъ артиллеріи со стороны ст. Крюковской.

Имѣется паромъ, подымающій 100 человѣкъ.

2) *У г. Острова*—3 постоянныхъ моста: одинъ—на шоссе и 2 желѣзнодорожныхъ (рядомъ). Лѣвый берегъ командуетъ правымъ, на которомъ нѣтъ удобной позиціи ни для артиллеріи, ни для стрѣлковъ. На 3-хъ верстномъ протяженіи имѣется четыре брода (у д. Лапинка, у шоссейнаго моста, у д. Лизина Роща и у д. Глуши), изъ коихъ первые три вполнѣ удобны, съ твердымъ дномъ и удобнымъ съѣздомъ, и 1 самолетъ на 40 человѣкъ (лошадей не перевозить). Имѣющійся на рѣкѣ островъ облегчаетъ переправу; лѣвый берегъ допускаетъ скрытное приближеніе къ пункту переправы; предмѣстье и лѣсопильный заводъ даютъ обильный матеріалъ для наводки моста.

3) *У д. Рагузина* (10 вер. ниже Острова),—гдѣ рѣка достигаетъ наименьшей ширины—15 саж. и образуетъ дугу въ сторону переправляющагося.

Лѣвый берегъ командуетъ правымъ и допускаетъ скрытное приближеніе къ рѣкѣ. *Невыгоды* этой переправы заключаются въ отсутствіи удобныхъ путей къ ней на обоихъ берегахъ; кромѣ того, до оставленія обо-

роняющимся позицій у Шлыковой горы и Гризавина—движеніе къ переправѣ (между р. Утроей и позиціями) опасно.

4) *У д. Шабанова*—на лучшемъ пути, связывающемъ Рижское и Варшавское шоссе и въ узлѣ многихъ проселочныхъ дорогъ. Ширина рѣки—32 саж. Для переправы существуетъ паромъ, подымающій 100 чел. и 4 лодки, подымающая каждая 10—25 чел.; имѣются запасы лѣса.

Неудобства этого пункта заключаются въ томъ, что съѣзды къ водѣ круты, а подъемъ на правый берегъ идетъ, кромѣ того, по глубокому песку.

5) *У с. Гладышъ* (противъ с. Кашина)—въ узлѣ удобныхъ путей, подходящихъ къ этому пункту съ обоихъ береговъ. Имѣется 2 брода: у с. Гладышъ и у пог. Колбежецкаго. Путей ведущихъ непосредственно къ водѣ не имѣется. Бродъ у *с. Гладышъ* открывается только въ низкую воду, а у пог. *Колбежецкаго*—неудобенъ (идетъ по грядѣ пороговъ).

6) *У с. Туховикъ*—подходятъ на обоихъ берегахъ удобные пути и имѣется удобный бродъ, годный для обозовъ.

7) *У д. Выдра—лучшій по своимъ свойствамъ и ближайшій къ г. Пскову.* На участкѣ отъ с. Туховикъ до д. Выдра (ок. 5 верстъ) имѣется 4 брода, изъ коихъ бродъ у д. Выдра наилучшій изъ всѣхъ существующихъ на рѣкѣ: глубина его 1 ф., ширина нѣсколько болѣе 15 саж., дно каменистое, изъ скользкаго плитняка, ровное, спуски вполнѣ удобны.

Оборонительная линія Островскихъ болотъ.

Противникъ, наступающій черезъ г. Островъ, вдоль линіи Варшавской желѣзной дороги и переправившійся черезъ р. Великую, при движеніи къ г. Пскову долженъ будетъ пройти черезъ слѣдующее, выгодное для обороняющагося препятствіе,—*Островскія болота*, начинающіяся въ 6-ти верстахъ сѣвернѣе г. Острова. Полоса этихъ болотъ, гранича съ юга приблизительно линіей д. д. Глище—Кисели—Козельская—Мишуткина—Ивахина (на р. Великой), а съ сѣвера линіей д. д. Рожанка—Мурашкина—Троицкая—Херова—Коромыслова—Архангельское—Макарова — Валовина, тянется съ востока на западъ, на протяженіи 21 версты и имѣетъ ширину съ юга на сѣверъ въ восточной своей части, къ востоку отъ Варшавскаго шоссе,—около 9-ти верстъ, а у Варшавскаго шоссе и западнѣе него,—около 3—4-хъ верстъ.

Болота представляютъ собою мокрые, мѣстами поросшіе кустами и лѣсомъ луга, съ твердымъ известковымъ подпочвеннымъ слоемъ, на глубинѣ лишь 3—4-хъ футъ. Эти болота *проходимы только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ* и то только для скота и отдѣльныхъ пѣшеходовъ, да въ рѣдкихъ мѣстахъ—для отдѣльныхъ всадниковъ.

Разсматриваемая полоса болотъ прорѣзана въ меридіанальномъ направленіи *четырьмя* возвышенными суходолами (перешейками), а именно: у д. д. *Рожанка, М. Шалгина, Спасская и Сопка*; ширина каждаго перешейка—около 2-хъ верстъ, а длина: восточнаго (у д. Рожанка)—6 верстъ, у д. Шалгина 2 версты, и двухъ западныхъ—также 2 версты. Разстояніе между перешейками слѣдующія: перешеекъ у д. Рожанка отстоитъ отъ перешейка у д. М. Шалгина на 10 верстъ, а послѣдній—отъ крайняго западнаго—на 8—9 верстъ, а отъ перешейка у д. Спасская—5 верстъ.

Такъ какъ *сами болота непроходимы,* то всѣ дороги, идущія отъ Острова къ Пскову сосредоточены именно на этихъ возвышенныхъ суходолахъ, которые, такимъ образомъ, пріобрѣтаютъ *значеніе дефиле.* Съ занятіемъ этихъ дефиле обороняющійся преграждаетъ всѣ кратчайшіе пути наступающаго.

Наиболѣе удобными для занятія съ цѣлью упорнаго удержанія дефиле являются *позиціи* у *д. д. Холодова, Журавлева, Антонова* и *Баловина.* Возможность движенія только по этимъ четыремъ дефиле, естественно вынудитъ наступающаго *къ раздѣленію своихъ* силъ, причемъ отдѣльныя его колонны не будутъ въ состояніи оказать другъ-другу поддержку до выхода ихъ изъ дефиле. Этимъ раздѣленіемъ силъ наступающаго съ выгодою можетъ воспользоваться обороняющійся, чтобы разбить разъединенныя колонны по частямъ или, по крайней мѣрѣ, задержать общее наступленіе. Выполненію подобной задачи способствуетъ и самая конфигурація сѣверной границы болотнаго пространства.

Сѣверная граница болота имѣетъ видъ дуги, обращенной своею выпуклой стороной къ югу, и на ней находятся всѣ сѣверные выходы изъ 4-хъ названныхъ дефиле. Эти выходы отстоятъ отъ г. Острова: средній черезъ который проходитъ шоссе, и ближайшій къ нему на западъ—въ 12-ти верстахъ, самый западный—въ 15-ти верстахъ и самый восточный—въ 27-ми верстахъ.

Вслѣдствіе этого обороняющійся, находящійся въ центрѣ выпуклой дуги болотъ, имѣетъ возможность встрѣтить большею частью своихъ силъ колонну наступающаго, двигающуюся по шоссейному дефиле, такъ-какъ обходъ лѣваго фланга обороняющагося будетъ обезпеченъ значительно большимъ удаленіемъ отъ г. Острова выхода изъ восточнаго дефиле; обходъ-же праваго фланга по двумъ западнымъ дефиле можетъ быть остановленъ особыми отрядами, выдвинутыми на хорошія позиціи—у д. д. *Сопка* и *Антонова.*

При дальнѣйшемъ наступленіи противника по возвышенной и волнистой мѣстности, обороняющійся можетъ нѣсколько задержать его на удобной позиціи на шоссе у д. Орлы.

При дальнѣйшемъ движеніи противникъ вступитъ въ сѣверную низменную равнину, гдѣ движеніе его и особенно правофланговаго его корпуса, направляющагося восточнѣе р. Многи будетъ затруднено отсутствіемъ хорошихъ дорогъ, топкой почвой и значительными лѣсами этой равнины.

Оборонительная линія р. Черехи, въ связи съ нижнимъ теченіемъ р. Великой.

Препятствіемъ, на которомъ наступленіе противника можетъ быть задержано, является *р. Череха,* имѣющая по своимъ незначительнымъ размѣрамъ, скорѣе тактическое значеніе. Разъ какъ наступающій отъ Острова противникъ достигнетъ р. Черехи,—отряду обороняющему г. Псковъ со стороны г. Риги,—выгоднѣе будетъ переправиться на правый берегъ р. Великой. Въ этомъ случаѣ фронтъ обороняющагося пути на Петербургъ протянется вдоль линіи р. р. Череха и Великая.

Для занятія оборонительной линіи р. р. Череха и Великая достаточно ограничиться участкомъ ок. 18-ми верстъ—отъ г. Пскова до д. Во-

лодино на Черехѣ. Восточнѣе послѣдней деревни трудно ожидать движенія колонны, преслѣдующей общую цѣль—наступленіе къ Петербургу: отсутствіе подходящихъ путей и пересѣченная мѣстность дѣлаютъ подобное движеніе продолжительнымъ и небезопаснымъ.

Для обороняющаго линію Череха—Великая особенно важное значеніе имѣетъ ея лѣвый флангъ, какъ по незначительности р. Черехи, такъ и вслѣдствіе косвеннаго направленія путей на Петербургъ и Новгородъ.

Принимая во вниманіе значительные размѣры и маловѣроятность форсированія непріятелемъ р. Великой, оборона указанной линіи сводится, въ сущности, къ оборонѣ одной р. Черехи.

Р. Череха сама по себѣ не можетъ считаться серіозной преградою. Впереди нея—болотистая мѣстность, которая замедляя движеніе атакующаго, вмѣстѣ съ тѣмъ затруднитъ обороняющемуся переходъ къ активнымъ дѣйствіямъ. Лѣса на участкѣ д. д. Будникъ—Невадицы способствуютъ скрытному наступленію непріятеля въ этомъ направленіи. Такимъ образомъ центръ и лѣвый флангъ ничѣмъ не прикрыты, и отъ нихъ-же отходитъ въ тылъ наименьшее число дорогъ. Въ 2-хъ верстахъ въ тылу лѣваго фланга начинаются лѣса и болота, которыя расширяясь къ сѣверу образуютъ огромную площадь труднопроходимыхъ болотъ и лѣсовъ, прорѣзаемыхъ весьма малымъ числомъ дорогъ. Шоссе-же и желѣзная дорога въ Петербургъ образуютъ до р. Плюссы почти 70-ти верстное дефиле; пути на ст. Шимскъ и г. Новгородъ проходятъ параллельно р. Черехѣ.

Такимъ образомъ *армія обороняющая р. Череху будетъ имѣть преграду не впереди фронта, а въ тылу.*

Вслѣдствіе всего сказаннаго, казалось-бы, обороняющемуся было-бы выгоднѣе: *не ожидать приближенія противника къ г. Пскову, а—обезпечивъ обладаніе р. Великой устройствомъ многочисленныхъ и надежныхъ переправъ, разработать пути, ведущіе черезъ нихъ къ Варшавскому и Рижскому шоссе, развить возможно болѣе активный образъ дѣйствій и, пользуясь значительнымъ удаленіемъ концентрически наступающаго противника,—не ожидать его приближенія, а бить его по частямъ, имѣя въ виду, что каждый пропущенный день сближаетъ наступающія арміи, а слѣдовательно—усиливаетъ ихъ и тѣмъ облегчаетъ выполненіе задачи.*

Направленіе на г. Порховъ.

При наступленіи отъ Вильны вдоль Варшавской желѣзной дороги, противникъ достигнувъ Острова, можетъ выдѣлить колонну вправо,—на г. Порховъ, съ цѣлью:

а) обойти лѣвый флангъ обороняющагося;

б) угрожать пути отступленія войскъ находящихся у Пскова и р. Черехи, и

в) овладѣть линіей Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, служащей кратчайшей коммуникаціонной линіей войскъ, находящихся у Пскова, съ центромъ Имперіи.

Подобное движеніе противникъ можетъ совершить по вполнѣ исправной и удобной для движенія дорогѣ изъ Острова — черезъ д. Ракитно на

Порховъ (86 верстъ), на которой наступленіе его можетъ быть задержано на позиціяхъ у д.д. *Горoватка* и *Павлиха.*

Въ случаѣ подобнаго движенія для обороняющагося *особенное значеніе пріобрѣтаетъ желѣзная дорога Псковъ — Порховъ* ($71^1/_4$ вер.), которая даетъ возможность въ одинъ день перебросить отъ Пскова къ Порхову значительныя силы. Пользуясь грунтовой дорогой Псковъ—Путилово—Порховъ (около 84-хъ верстъ), обороняющійся можетъ опоздать къ Порхову и обратно—къ Пскову. Важность названной желѣзной дороги указываетъ на необходимость, при наступленіи противника къ Острову,—самой тщательной охраны ея при помощи хотя-бы мѣстныхъ жителей, въ надежности которыхъ нельзя сомнѣваться.

Вѣроятнѣе всего, наступающій броситъ къ Порхову кавалерію, такъ-какъ овладѣніе или просто порча указанной желѣзной дороги, а также и дальнѣйшее движеніе въ тылъ обороняющемуся можетъ быть произведено ею именно съ этого фланга: бросать кавалерію прямо на фронтъ обороняющагося—рискованно и безрезультатно; бросать-же ее къ западу—можетъ быть полезно только для связи съ колонной, наступающею отъ Риги; обходъ-же праваго фланга обороняющагося и проникновеніе въ тылъ, съ переправой черезъ нижнее теченіе р. Великой,—черезъ чуръ затруднительно.

Значеніе г. Пскова. Овладѣніе *г. Псковомъ* даетъ наступающему слѣдующія выгоды: ставитъ его въ узлѣ желѣзныхъ и грунтовыхъ путей, ведущихъ съ запада, юга и востока къ Петербургу; уничтожаетъ значеніе р. Великой, какъ значительной преграды, разъединяющей колонны, наступающія съ юга и запада; сближаетъ съ войсками, оперирующими на Эстляндскомъ побережьи; облегчаетъ послѣднимъ форсированіе оборонительной линіи р. Наровы, угрожая лѣвому флангу обороняющагося движеніемъ черезъ г. Гдовъ; допускаетъ перемѣну базированія—на югъ, на Ригу и, наконецъ,—на Финскій заливъ, пользуясь р. Наровой, Чудскимъ и Псковскимъ озерами; открываетъ желѣзный и грунтовые пути на Новгородъ и далѣе—къ Николаевской желѣзной дорогѣ; отдаетъ противнику значительный административный и промышленный центръ, въ которомъ, вѣроятно, будутъ сосредоточены и значительные запасы, и, наконецъ,—ставитъ наступающаго на кратчайшемъ и удобнѣйшемъ операціонномъ направленіи къ Петербургу, на разстояніи всего 13—14 переходовъ.

Еще большія выгоды наступающій пріобрѣтетъ, выдвинувшись на линію: Псковъ—Порховъ, съ цѣлью дальнѣйшаго движенія къ Петербургу по двумъ направленіямъ—черезъ Лугу и черезъ Новгородъ.

Что касается обороняющагося, то, отдавъ г. Псковъ и желѣзную дорогу на Старую Руссу, онъ лишится выгодъ дѣйствій по внутреннимъ операціоннымъ линіямъ противъ разъединенныхъ силъ противника; долженъ будетъ втянуться въ болотистые лѣса, лежащіе сѣвернѣе Пскова, и будетъ принужденъ отказаться отъ подвоза по Петербурго-Витебской и, отчасти, по Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзнымъ дорогамъ, направляя всѣ перевозки съ востока и юга Имперіи—по Николаевской желѣзной дорогѣ, черезъ Петербургъ.

Направленіе отъ Пскова къ Петербургу.

Дальнѣйшее наступленіе противника къ Петербургу можетъ быть произведено по нѣсколькимъ направленіямъ: во 1-хъ онъ можетъ избрать простѣйшій образъ дѣйствій, который выразится въ наступленіи по Варшавскому шоссе и немногочисленнымъ дорогамъ восточнѣе него. Въ этомъ случаѣ коммуникаціонными линіями наступающаго будутъ линіи Варшавской и Петербурго-Витебской желѣзныхъ дорогъ; при такомъ направленіи движенія наступающій достигаетъ наибольшаго сосредоточенія своихъ силъ, такъ—какъ его стратегическій фронтъ будетъ въ рѣдкихъ случаяхъ превышать 45—50 верстъ (г. Луга—д. Черная—45 верстъ по воздуху). Для подобнаго движенія можно воспользоваться слѣдующими путями:

а) *Варшавскимъ шоссе* (254 версты)—пролегающимъ на всемъ протяженіи по болотистымъ лѣсамъ, движеніе по которымъ безъ дорогъ затруднительно даже для отдѣльныхъ людей. Шоссе представляетъ такимъ образомъ сплошное дефиле, образующее мѣстами незначительныя поляны; болѣе открытыя и возвышенныя пространства имѣются только у г. Пскова и южнѣе г. Луги, гдѣ можно задержать противника на позиціяхъ у почт. станціи *Кресты, у д. Сверетово, у пог. Гора, у д. Заплюссье и у д. Жглино.*

б) *Грунтовою дорогою* отъ г. Порхова на Боровичи—Мшагу—Медвѣдь—Клевенецъ—Любенецъ—Щепино—Косицкое—Черное — Ямъ Тесово —Нестерово—В. Слудицу—Мину—Пижму—Гатчину—Царское Село (около 318 верстъ).

в) *Грунтовою дорогою* отъ Пскова или Порхова на Боровичи—Погостъ—Вшели—Б. Уторгощъ—Чудки—Турское—Дедино—Борки—Великое село—Югостицы—Наволокъ—Чеголь—Эстомицы—г. Луга—Смѣшенье—Турово—Изари—Перечицы— Луги — Заозерье — Спаское — Куровицы — Воскресенское—Пижма, гдѣ выходитъ на ранѣе описанную дорогу; общее протяженіе около 300 верстъ.

г) Шоссе отъ Пскова до Новоселье или грунтовая дорога отъ Порхова черезъ Боровичи на Новоселье и далѣе на ст. Бѣлую—д. д. Зовки—Дряжну — Лосицкій — Матвѣево —Олексино — Боръ —Пустынку—Извозъ-Песье—Серебрянку—Сватково — Липу—Сабскъ—Устье—Яблоницы—Сирковицы— Молосковицы — Низковицы—Красное Село—Петербургъ; всего протяженіемъ: отъ Пскова—около 358-ми, а отъ Порхова—352-хъ верстъ.

Послѣдняя дорога, будучи въ средней своей части мало удобна для движенія самостоятельныхъ отрядовъ (особено въ дождливое время), удалена отъ линіи желѣзной дороги до 70-ти верстъ (г. Луга—д. Пустынька по воздуху). Всѣ перечисленные пути представляютъ изъ себя лѣсныя, а частью и болотистыя дефиле, уравновѣшивающія силы наступающаго и обороняющагося и облегчающія примѣненіе партизанскихъ дѣйствій не только противъ войскъ наступающаго, но, особенно, противъ его коммуникаціонныхъ линій,—желѣзныхъ дорогъ, которыя къ этому періоду войны и въ этой бѣдной средствами мѣстности будутъ имѣть очень большое значеніе. Во 2-хъ, при значительномъ превосходствѣ въ силахъ, наступающій, не опасаясь за значительное уширеніе своего стратегическаго фронта, можетъ предпринять частью силъ наступленіе черезъ г. Новгородъ, по грунтовой

дорогѣ отъ г. Пскова или Порхова на Боровичи—Шимскъ и далѣе по шоссе вдоль линіи Новгородской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ (отъ Боровичей до Четырехъ рукъ—305 1/2 верстъ).

При этомъ движеніи фронтъ наступающаго будетъ достигать 80—90 верстъ по прямой линіи (Подберезье—г. Луга, или ст. Чудово-Мшинская). При подобномъ операціонномъ направленіи наступающему придется отдѣлить большое число силъ для охраны и укрѣпленія значительно расширившагося тыла; владѣя г. Псковомъ и Порховомъ, а также желѣзными дорогами Псковъ—Порховъ и Ново-Сокольники—Дно, наступающему придется, для возможности пользоваться средствами Новгородской дороги, овладѣть узловой станціей и городомъ Старой Руссой, укрѣпить этотъ важный узелъ, выставивъ наблюденіе къ югу и по р. Ловати для обезпеченія отъ набѣговъ и порчи дороги партизанскими отрядами изъ мѣстныхъ жителей. Отъ г. Новгорода и до Чудово наступленіе можетъ быть произведено двумя колоннами, причемъ правая будетъ двигаться по шоссе (частью грунтовой дорогѣ), вдоль праваго берега р. Волховъ, до с. Грузина.

Выгоды этого направленія (черезъ г. Новгородъ) для наступающаго заключаются въ томъ, что, кромѣ болѣе широкаго движенія, онъ обходитъ Красное Село, Пулково и Павловскъ, хотя подобный обходъ можетъ быть исполненъ и при движеніи вдоль Варшавской желѣзной дороги, до шоссе изъ д. Выра въ Тосну и по этому шоссе. Наличность желѣзной дороги, тянущейся отъ ст. Шимскъ непосредственно рядомъ съ шоссе является удобствомъ, какъ было выше замѣчено, довольно условнымъ; болотистые-же лѣса и отсутствіе близкихъ параллельныхъ дорогъ совершенно обособляютъ колонну наступающую черезъ Новгородъ, и даютъ возможность не только дѣйствовать противъ коммуникаціонной линіи противника, но и противъ самихъ войскъ двигающихся *одною* длинною колонною. Вслѣдствіе сказаннаго, движеніе черезъ г. Новгородъ можетъ быть предпринято тогда, когда ранѣе приведенныхъ путей къ Петербургу окажется недостаточно для всей массы непріятельскихъ войскъ.

Желая еще глубже обойти Петербургъ съ востока, наступающій можетъ для этой цѣли воспользоваться грунтовою дорогою отъ ст. Любань черезъ с. Покровское къ с. Анненскому—60 верстъ, откуда до Петербурга по береговому шоссе 46 верстъ.

Наконецъ, въ 3-хъ, — въ случаѣ высадки дессанта противника въ Нарвскомъ заливѣ, при приближеніи его къ р. Наровѣ съ запада, трудность форсированія этой рѣки можетъ быть уничтожена движеніемъ отъ г. Пскова черезъ г. Гдовъ, въ обходъ лѣваго фланга обороняющагося. Для этой цѣли будетъ служить грунтовая дорога отъ Пскова черезъ д. Маслогостицы до г. Гдова—128 1/2 вер. и далѣе — шоссе къ г. Нарвѣ 72 1/2 версты.

Подобное движеніе наступающаго представляющее по отношенію къ обороняющемуся — фланговый маршъ, можетъ быть выполнено успѣшно какъ вслѣдствіе лѣсисто-болотистаго характера мѣстности сѣвернѣе Пскова, такъ и вслѣдствіе наличности пути для бокового авангарда—отъ д. Новоселье черезъ ст. Бѣлую. Выдвинувшись отъ Пскова къ д. Новоселье этотъ

авангардъ свернетъ къ Бѣлой и тѣмъ только обнаружитъ истинную цѣль своего движенія, когда главныя силы будутъ подходить къ р. Желча, въ 50 верстахъ отъ г. Гдова.

Для параллельнаго преслѣдованія такого авангарда могутъ служить слѣдующіе пути: *грунтовая дорога* отъ ст. Плюсса черезъ д. Погребище-Алексино-Горончарово—$71\frac{1}{2}$ верста, и *грунтовая же дорога*, отдѣляющаяся отъ Варшавскаго шоссе южнѣе г. Луги и идущая черезъ д.д. Заполье—Олешно—Алексино къ Горончарово—100 верстъ.

Для движенія во флангъ колоннамъ тянущимся черезъ г. Гдовъ къ Нарвѣ, кромѣ того можетъ служить путь отъ ст. Преображенской на д.д. Ситенка—Заозерье—Поля—Осмино—Сватково—Серебрянка—Песье—Извозъ—Новоселки—Пелеши (на Гдовъ—Нарвскомъ шоссе, въ 40 верстахъ южнѣе г. Нарвы) около 135 верстъ; путь этотъ хотя проходитъ по очень лѣсистой и болотистой мѣстности, но удобенъ для движенія войскъ и обозовъ, за исключеніемъ западной его части, отъ д. Новоселки, на которой послѣдніе могутъ встрѣтить затрудненье.

Для связи или соединенія войскъ оборонявшихъ Варшавское шоссе съ войсками, обороняющими р. Нарову или Лугу можетъ служить грунтовая дорога отъ ст. Преображенской на д. д. Волокъ—Осмино—Сабска—Порѣчье—Ямбургъ—112 верстъ, или—Сабска—Юрка—Ямсковицы—109 верстъ; весь этотъ путь пролегаетъ по болотистымъ лѣсамъ, и въ сѣверной части неудобенъ для движенія артиллеріи и обозовъ.

Наконецъ, могущій служить для той-же цѣли путь отъ с. Рождественно на д. Калетино—Волосово—Молосковицы—Ополье, протяженіемъ 69 верстъ, удобенъ для движенія войскъ и обозовъ и на всемъ протяженіи можетъ безъ труда обслуживаться сначала Варшавской, а отъ Калетина—Балтійской желѣзными дорогами.

Общее заключеніе о свойствахъ отдѣла.

Сводя все сказанное какъ о стратегическомъ значеніи западнаго отдѣла, такъ и о свойствахъ отдѣльныхъ его частей, можно вывести слѣдующее заключеніе:

а) вся пограничная линія отдѣла состоитъ изъ двухъ частей, имѣющихъ совершенно различныя свойства: 1) *береговой полосы*, значительной длины, во многихъ пунктахъ удобной для производства дессанта болѣе или менѣе неожиданнаго, который отражать придется непосредственно войскамъ округа, и 2) *сухопутной границы*, соприкасающейся съ территоріей другихъ округовъ и тѣмъ самымъ—обезпеченной отъ *неожиданнаго* перехода ея противникомъ;

б) какъ сухопутная граница, такъ и береговая полоса не имѣютъ, за исключеніемъ кр. Кронштадта, *никакихъ укрѣпленныхъ пунктовъ*.

Сопоставляя оба приведенные вывода можно видѣть, что, если при оборонѣ сухопутной границы не встрѣтится затрудненій во времени—для мобилизаціи войскъ и сосредоточенія ихъ въ опредѣлившемся направленіи,

то—при оборонѣ побережья обстоятельства могутъ оказаться менѣе благопріятными.

При невозможности обороны сухопутными войсками 1300 верстной береговой линіи, и при быстротѣ передвиженія по морю, единственно надежнымъ оборонительнымъ средствомъ является *военный флотъ,* не уступающій качествомъ и численностью флотамъ возможныхъ противниковъ.

Особенно важное значеніе, какъ показываетъ опытъ, имѣетъ сильная *миноносная* флотилія, опирающаяся на обширную и хорошо снабженную доками, мастерскими и запасами *базу.* Мѣстомъ расположенія подобной базы, какъ показалъ стратегическій обзоръ, могъ бы служить обширный бассейнъ Моонзундскаго архипелага, при условіи соотвѣтственнаго оборудованія г. Гапсаля и Вердера, и постройки укрѣпленій для защиты сѣвернаго и южнаго выходовъ изъ бассейна.—Моонзундъ, являясь базою хотя-бы только для миноносной эскадры, обратится въ *передовой пунктъ,* лежащій на операціонномъ направленіи флота противника, пунктъ, безнаказанно миновать который не представится возможнымъ: если даже боевой флотъ, идущій къ побережью Финскаго залива, или къ Кронштадту рѣшитъ не вступать въ бой въ полномъ составѣ, то все-таки онъ долженъ будетъ *отдѣлить часть судовъ,* значительно болѣе сильную и многочисленную чѣмъ наши, съ тѣмъ, чтобы блокировать Моонзундъ.

Безъ подобной блокады дальнѣйшее движеніе непріятельскихъ транспортовъ съ дессантными войсками окажется невозможнымъ, и, слѣдовательно, невозможною будетъ и высадка на побережьи округа.

Если Моонзундъ нашими миноносцами занятъ не будетъ, то вѣроятно, обоимъ флотамъ придется въ полномъ составѣ вступить въ Финскомъ заливѣ или Балтійскомъ морѣ въ бой, результатъ котораго выяснитъ ходъ дальнѣйшей кампаніи.

При условіи уничтоженія непріятельскаго флота обладаніе моремъ будетъ на нашей сторонѣ, а потому, непріятельскій дессантъ будетъ невозможенъ до появленія новой эскадры. Въ противномъ случаѣ дессантъ будетъ возможенъ во многихъ пунктахъ, а наиболѣе выгоденъ на сѣверномъ или южномъ побережьи Финскаго залива, по возможности ближе къ Петербургу (у Віоркэ, на Сойкинскомъ полуостровѣ, или въ Капорскомъ заливѣ), съ тѣмъ, чтобы: сократить сухопутную коммуникаціонную линію, и все время пользоваться содѣйствіемъ флота, который, вѣроятно, будетъ блокировать или осаждать Кронштадтъ. При паденіи послѣдняго—доступъ къ Петербургу съ моря будетъ открытъ для миноносцевъ, канонерскихъ лодокъ, крейсеровъ II-го ранга и транспортовъ.

Что касается удобства дѣйствія войскъ на сухомъ пути, то—какъ самыя направленія и преграды на нихъ, такъ и свойства тѣхъ и другихъ были разобраны въ обозрѣніи отдѣла.

СТРАТЕГИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ВОСТОЧНАГО ОТДѢЛА.

Восточный отдѣлъ, занимающій огромную площадь и заключающій въ себѣ одинъ уѣздъ Петербургской, часть Новгородской, всю Олонецкую и Архангельскую губерніи, въ военномъ отношеніи, какъ было сказано выше, имѣетъ малое значеніе.—Находясь на крайнемъ сѣверѣ европейской Россіи, омываемый сѣвернымъ ледовитымъ океаномъ, почти необитаемый, безплодный, лишенный путей сообщенья— *онъ не можетъ стать театромъ крупныхъ военныхъ дѣйствій.* Дѣйствительно, изъ географическаго и статистическаго его очерка видно, что обладаніе всей громадной площадью отдѣла,—не представляетъ никакихъ выгодъ, такъ какъ суровость климата и бѣдность природы не допускаютъ возможности развить какой-либо видъ промышленности, кромѣ лѣсного и звѣринаго промысловъ. Вслѣдствіе этого нельзя допустить, чтобы противникъ съ сухого пути рѣшился двигаться въ лѣса и болота разсматриваемаго отдѣла.

Такимъ образомъ—южная и западная его границы не имѣютъ никакого значенія.

Сѣверную естественную границу представляетъ Ледовитый океанъ, въ западной части котораго въ материкъ вдается Бѣлое море.

При разсмотрѣніи стратегическаго значенія всего Петербургскаго округа было указано, что наиболѣе важнымъ въ немъ пунктомъ является Петербургъ, овладѣніе которымъ, (при условіи появленія противника въ предѣлахъ Округа), составитъ, вѣроятно, конечную цѣль дѣйствій непріятельской арміи.—Цѣль эта проще всего достигается, какъ было сказано,—либо высадкой на побережьи Финскаго залива или Балтійскаго моря и движеніемъ на Петербургъ, либо—наступленіемъ сухопутной арміи отъ Виленскаго округа. Допустить высадку значительныхъ силъ въ одномъ изъ пунктовъ сѣвернаго побережья съ цѣлью наступленія къ Петербургу—*невозможно,* вслѣдствіе, во 1-хъ удаленія его отъ любого пункта побережья, во 2-хъ отсутствія путей сообщенья и въ 3-хъ—отсутствія средствъ подвоза, существованія и суровости климата. Тѣмъ не менѣе исторія указываетъ, что нѣкоторые пункты, лежащіе на Бѣломъ морѣ дѣлались предметами дѣйствій непріятельскаго флота; правда, подобныя операціи бывали кратковременны и имѣли цѣлью отвлеченіе нашего вниманія отъ Балтійскаго моря.

Вслѣдствіе изложеннаго можно допустить, что и въ настоящее время при возникновеніи враждебныхъ дѣйствій на западномъ фронтѣ округа,—незначительная часть флота противника (или противниковъ) появится въ сѣверномъ ледовитомъ океанѣ.

Все наше сѣверное побережье, не исключая и Бѣломорскаго, затруднительно для дессанта даже въ небольшихъ силахъ. Причинами тому являются: краткость навигаціоннаго періода, пустынность береговъ, невоз-

можность движенія внутрь страны и даже вдоль берега, а главное,— отсутствіе на побережьи важныхъ предметовъ дѣйствій.

Появившійся въ ледовитомъ океанѣ флотъ, можетъ или: а) блокировать наши берега съ цѣлью затруднить доставку прибрежнымъ жителямъ хлѣба изъ Архангельска, или б) устремиться на важнѣйшіе пункты—*г. Архангельскъ, Соловецкіе острова* или *Екатерининскую гавань.*

Кромѣ непріятельской эскадры, врагомъ сѣвернаго побережья можетъ быть еще каперъ. Для послѣдняго уже не требуется столь важнаго предмета дѣйствій какъ для эскадры, а потому операціямъ его могутъ подвергнуться всѣ болѣе значительныя поселенія, представляющія возможность наживы.

Наиболѣе выгодную добычу для капера представятъ города *Кемь, Онега* и *Мезень,* а также посады *Сумы* и *Сорока,* а на Мурманскомъ берегу—*Ворьема, Вайда-Губа, Печенга (Баркино), Цыпъ Наволокъ, Кола, Териберка* и *Гавриловка.* Помимо значенія административнаго, пункты эти важны въ экономическомъ отношеніи; они имѣютъ лѣсопильные заводы, хлѣбные магазины и, главнымъ образомъ, значительное число морскихъ судовъ.

Наибольшее значеніе на всемъ сѣверномъ побережьи принадлежитъ *г. Архангельску,* какъ губернскому городу, центру администраціи, просвѣщенія, промышленности и главному населенному пункту всего сѣвера; онъ является главнымъ рынкомъ, снабжающимъ хлѣбомъ и мануфактурными товарами все населеніе сѣвера; онъ же—торговый портъ, главный центръ внѣшней торговли и конечный пунктъ Сѣверной жел. дороги—Архангельскъ-Вологда.

Г. Архангельскъ лежитъ на правомъ берегу р. Сѣверной Двины, въ вершинѣ ея дельты, въ 60 верстахъ отъ моря. Онъ состоитъ изъ города и предмѣстья Соломбальскаго, расположеннаго на островѣ того же названія, соединеннаго съ Архангельскомъ постояннымъ мостомъ на сваяхъ. Непосредственно за городомъ начинается дельта Сѣверной Двины, представляющая огромный неправильный треугольникъ, западная сторона котораго равна 35 верстамъ, восточная—50 верстамъ и обращенная къ морю—47 верстамъ. Острова дельты представляютъ мѣстность лѣсисто-болотистаго характера, перерѣзанную многочисленными протоками различной глубины, и вообще неудобную какъ для высадки, такъ и для движенія дессанта.

Несмотря на большое число рукавовъ и протоковъ—движеніе по нимъ къ Архангельску затруднительно: *единственный, наиболѣе пригодный путь—ходъ черезъ Березовый баръ, Березовый рукавъ до острова Чаичьяго и рѣка Маймакса, допускающая движеніе судовъ съ 17—18 фт. осадкой.*

Движеніе отъ острова Чаичьяго къ югу, по Березовому рукаву, а также чрезъ Мурманское устье возможно въ малую воду только для миноноснаго флота (съ осадкою не болѣе 6 фт.), да и то съ затрудненіями; остальныя устья имѣютъ 4—2 фт. глубины.

Такимъ образомъ *подходъ къ самому городу затруднителенъ, но возможенъ для миноносцевъ, канонерскихъ лодокъ и небольшихъ крейсеровъ,* подъ прикрытіемъ огня которыхъ дессантъ можетъ безъ труда высадиться на

берегъ. Вслѣдствіе этого—пассивная оборона Архангельска со стороны моря должна заключаться въ возведеніи и вооруженіи батарей на островахъ Мудьюгскомъ, Чаичьемъ и Повракульскомъ, въ устройствѣ минныхъ загражденій и въ вооруженіи Новодвинской крѣпости съ расчисткою обстрѣла.

При наличности этихъ оборонительныхъ средствъ судамъ противника придется выбрать мѣсто на побережьи Бѣлаго моря, гдѣ бы дессантъ могъ высадиться безпрепятственно и двинуться къ Архангельску съ сухого пути. Для этой цѣли высадка дессанта противника возможна:

а) *на лѣтнемъ берегу* (продолженіе лѣваго берега р. Сѣверной Двины),—*у Никольскаго монастыря;*

б) *на зимнемъ берегу* (продолженіе праваго берега)—*близъ с. Куя.*

Въ морскомъ отношеніи болѣе удобенъ дессантъ *у послѣдняго пункта,* такъ какъ тамъ самыя большія суда могутъ становиться на якорь въ одной верстѣ отъ берега, который не крутъ и не болотистъ. Дальнѣйшее же движеніе къ Архангельску трудно предположить, такъ какъ высадившійся противникъ будетъ принужденъ *40 верстъ, до Лапоминскаго поста* итти *по тропинкамъ,* пересѣкаемымъ множествомъ рѣкъ; далѣе Лапоминскаго поста—итти *безъ дорогъ,* а между Лодьмой и р. Юрасъ—итти *безъ дорогъ, по мѣстности почти непроходимой.*

Высадка близъ *Никольскаго монастыря* хотя и удобна, но, какъ показала полевая поѣздка 1901 года, движеніе къ Архангельску еще болѣе затруднительно вслѣдствіе того, что берегъ на большей части протяженія представляетъ *тундру,* труднопроходимую даже для одиночныхъ людей и пересѣкаемую цѣлымъ рядомъ ручьевъ и рѣчекъ непроходимыхъ въ бродъ. Наконецъ, расположеніе Архангельска на правомъ берегу Двины, ставитъ между нимъ и наступающимъ съ запада противникомъ такую солидную преграду, которая вѣроятно побудитъ послѣдняго не предпринимать наступленія съ этой стороны.

Къ востоку отъ устья р. Сѣверной Двины, отъ д. Куи до мыса Воронова, на протяженіи около 200 верстъ, простирается такъ называемый *Зимній берегъ,* представляющій почти пустынную мѣстность. Возвышенный берегъ покрытъ густымъ лѣсомъ, а въ глубь страны тянется обширная лѣсная тундра. Поселеній только четыре: Инцы, Куя, Козлы, и Зимняя Золотица, и дорогъ вдоль берега нѣтъ. Вслѣдствіе сказаннаго—ожидать здѣсь высадки даже отдѣльныхъ партій непріятеля не приходится.

Единственнымъ сколько-нибудь крупнымъ населеннымъ пунктомъ восточнѣе Архангельска является *г. Мезень,* расположенный въ 24 верстахъ отъ устья р. Мезени.

Производство здѣсь дессанта также нельзя ожидать, во 1-хъ вслѣдствіе его безцѣльности и дальности, и во 2-хъ вслѣдствіе крайне неблагопріятныхъ условій плаванія по Мезенскому заливу и р. Мезени.

Побережье къ западу отъ устья р. С. Двины имѣетъ большее значеніе, чѣмъ вышеописанное потому, что для достиженія какого-нибудь пункта на немъ операціонная линія противника удлинняется не болѣе, чѣмъ при достиженіи Архангельска, и, кромѣ того, нѣкоторые участки этого побережья

довольно густо заселены (для Архангельской губерніи) и могутъ, благодаря этому, служить предметомъ дѣйствій для непріятельскихъ каперовъ.

Весь берегъ отъ г. Архангельска до Норвежской границы носитъ различныя названія, а именно: отъ г. Архангельска до м. Лѣт. Орлова—„*Лѣтній берегъ,*" далѣе до г. Онеги—„*Лямицкій*" или *Онежскій берегъ,* до г. Кеми—„*Поморскій*" берегъ или *Поморье,* до вершины Кандалакскаго залива—„*Корельскій берегъ*", до р. Варзухи—„*Кандалакскій берегъ,*" до мыса Св. Носъ—„*Терскій берегъ*" и до Норвежской границы—„*Мурманскій или Лапландскій берегъ*"

На лѣтнемъ берегу наиболѣе вѣроятными пунктами высадки являются устья впадающихъ въ море рѣкъ, близъ находящихся тамъ селеній—*Солзы, Сюзьмы, Ненокса* и *Красной горы.* Цѣлью высадокъ будетъ вѣроятно производство реквизицій и фуражировокъ, а у Солзы, быть можетъ, и дальнѣйшее наступленіе къ Архангельску, такъ какъ послѣдній пунктъ находится на почтовомъ трактѣ.

Вблизи всѣхъ перечисленныхъ селеній имѣются позиціи, занявъ которыя обороняющійся можетъ воспрепятствовать производству высадки.

Далѣе къ западу по побережью высадка возможна почти противъ всѣхъ населенныхъ пунктовъ, но производство ея совершенно безцѣльно.

Если противникъ изберетъ цѣлью своихъ дѣйствій *городъ Онегу,* то болѣе вѣроятнымъ мѣстомъ высадки является *правый берегъ рѣки Онеги* до мыса Пихнемскаго или берегъ у Пильемскаго мыса до Пильемскаго ручья.

Высадка между Ворзогорами и р. Онегой мало вѣроятна вслѣдствіе, главнымъ образомъ, трудности атаки города съ этой стороны, вслѣдствіе его расположенія на противуположномъ берегу рѣки.

Дессантъ на пространствѣ между Пихнемскимъ мысомъ и Пильемскимъ ручьемъ также мало вѣроятенъ въ виду болотистыхъ свойствъ берега и глубины моря, непозволяющей катерамъ и шлюпкамъ подойти близко къ берегу. Высадку въ самомъ устьи р. Онеги предположить также трудно, такъ какъ кромѣ извилистаго фарватера, вѣхи на которомъ можно уничтожить, противнику придется предварительно овладѣть *островомъ Кіо,* что при оборонѣ его, можетъ представить противнику не малыя затрудненія.

Высаживаясь-же у *Пильемскаго мыса* (Покровскаго), противникъ получаетъ слѣдующія выгоды:

а) подходъ катеровъ и шлюпокъ къ самому берегу даже въ малую воду;

б) подходъ канонерокъ при приливѣ на 1 версту для прикрытія дессанта, а миноносцевъ еще ближе;

в) броненосцы II и III классовъ могутъ обстрѣливатъ берегъ съ дистанціи не далѣе 8 верстъ;

г) свойства дна и берега благопріятствуютъ высадкѣ;

д) при удачѣ захватывается единственная береговая дорога и г. Онега отрѣзывается отъ г. Архангельска;

е) минуется о. Кіо и путь движенія къ Онегѣ по почтовой дорогѣ сравнительно удобенъ.

Западнѣе г. Онеги до г. Кеми, на протяженіи 300 верстъ тянется Поморскій берегъ, представляющій самую богатую, самую промышленную и самую населенную часть Бѣломорскаго побережья. Жители зажиточны и составляютъ главный контингентъ мурманскихъ промышленниковъ; населеніе физически развитое, смышленное и даетъ отличныхъ солдатъ въ армію и матросовъ во флотъ.

По всѣмъ этимъ причинамъ названное побережье должно быть особенно заманчиво для непріятельскаго капера.

Тѣмъ не менѣе производство дессанта здѣсь крайне затруднительно: весь Поморскій берегъ сопровождается множествомъ большихъ и малыхъ острововъ; опасныя мели, рифы и банки дѣлаютъ эту часть побережья почти недоступною; плаваніе, даже для мелкихъ судовъ, въ прибрежныхъ шхерахъ возможно только при отличномъ практическомъ знаніи берега.

Наиболѣе населенные и зажиточные, а слѣдовательно и достойные вниманія противника—*посады—Сумскій* и *Сорокскій* и гор. *Кемь*.

У Сумскаго посада производства высадки трудно ожидать, потому, что какъ показала полевая поѣздка 1901 года,—входъ въ Сумскій рейдъ и подходъ къ Сумскому посаду, пролегаетъ извиваясь между острововъ, мелей и камней, обставленныхъ множествомъ вѣхъ, знаніе которыхъ все-же не обезпечиваетъ отъ посадки на камни [1]). При входѣ въ Сумскую бухту лежитъ покрытый лѣсомъ, скалистый остр. *Разостровъ,* имѣющій, въ случаѣ занятія его обороняющимся, значеніе сильной выдвинутой впередъ батареи,—совершенно запирающей входъ въ бухту.

При производствѣ дессанта въ *Сорокской бухтѣ* противнику придется пройти на лодкахъ по фарватеру длиною около $4^1/_2$ верстъ, при глубинѣ около 5-ти арш. Выгоднѣе всего производство дессанта на сѣверномъ берегу, между мысами Разъ-Наволокъ и Выгъ-Наволокъ; миноноски могутъ приблизиться тутъ на $^1/_2$ версты къ берегу, судамъ-же съ осадкою 12—18 фут. придется стать посреди бухты, верстахъ въ 5—7 отъ пос. Сороки.

Далѣе къ западу лежитъ *г. Кемь,* представляющій послѣдній на побережьи Бѣлаго моря пунктъ, могущій стать цѣлью дѣйствій непріятельскихъ каперовъ.

Г. Кемь защищается съ моря цѣлымъ рядомъ шхеръ, плаваніе по которымъ, даже при хорошемъ ихъ знаніи, представляется труднымъ и опаснымъ.

Къ самому городу могутъ подходить суда съ осадкой не свыше 6 фут. и то съ остановкой въ 2 верстахъ отъ него. Глубокосидящія суда останавливаются въ проливѣ между островами *Якъ* и *Поповымъ* (на Кемскомъ рейдѣ); суда съ 30 фут. осадкой могутъ бросать якорь саженяхъ въ 100 отъ берега послѣдняго. Высадка возможна только у острова Попова.

На Корельскомъ берегу, плаваніе вдоль котораго также затруднительно какъ и вдоль Поморскаго, совсѣмъ нельзя ожидать крупной высадки. Реквизиціи и фуражировки могутъ быть произведены въ *Керети, д. Княжегубской, Ковдѣ* и *Кандалакшѣ.*

[1]) 18-го Іюня 1901 г. при производствѣ развѣдки, почтовый баркасъ съ 2-хъ фут. осадкой сидѣлъ на мели $1^1/_2$ часа, ожидая подъема воды.

Въ послѣднемъ пунктѣ кромѣ того высадка небольшой партіи противника можетъ быть произведена съ цѣлью прервать, во 1-хъ единственный путь, идущій отъ г. Александровска и Екатерининской гавани черезъ Кольскій полуостровъ, и во 2-хъ прервать единственную-же телеграфную линію, связывающую важнѣйшіе пункты Мурманскаго берега съ остальной Россіей черезъ г. Кемь.

Движеніе къ Кандалакшѣ съ моря затрудняется множествомъ острововъ, рифовъ и мелей, наполняющихъ западную часть залива, а потому, безъ опытнаго лоцмана, для большихъ судовъ, представляется весьма рискованнымъ.

Въ остальныхъ названныхъ пунктахъ Корельскаго берега подходъ къ берегу, для производства ли дессанта или просто для бомбардированія— вполнѣ удобенъ.

Вдоль разсмотрѣннаго участка Бѣломорскаго побережья, отъ г. Архангельска до г. Кеми, существуетъ дорога, общею длиною 521³/₄ версты. Изъ всего этого протяженія, при производствѣ полевой поѣздки 1901 года, дорога была доступна для движенія войскъ и обозовъ на участкѣ отъ Архангельска до пос. Унежмы (328¹/₄ верстъ).

Далѣе на Сумскій посадъ—Сороки—Шуерѣцкая—Кемь—производились изысканія и дорога представляла болотистую лѣсную просѣку со множествомъ неудобныхъ переправъ, пригодную только для передвиженія пѣшихъ людей.

Вся дорога, мѣстами пролегая по берегу моря, представляетъ почти непрерывное лѣсное дефиле, съ небольшими полянами около нѣкоторыхъ деревень; черезъ многочисленныя рѣчки и ручьи хотя и имѣются вполнѣ исправные мосты, но на нѣкоторыхъ, наиболѣе широкихъ рѣкахъ, (Солза, Сюзьма, Онега, Нименга, Сосновка) существуютъ только паромные переправы.

Указанныя свойства дороги даютъ возможность обороняющемуся съ незначительными силами многократно задерживать наступающаго, не опасаясь его обходовъ, которые невозможны по непроходимой лѣсной тундрѣ.

На дорогѣ Архангельскъ—Онега, средняя часть, отъ ст. Красногорской до д. Кянда, не имѣетъ никакого военнаго значенія, такъ какъ нельзя допустить, чтобы противникъ для наступленія къ Архангельску высадился въ Онегѣ, или для наступленія къ Онегѣ высадился въ Архангельскѣ: какъ было уже сказано—противнику легче и скорѣе высадиться у одного изъ избранныхъ пунктовъ, пользуясь исключительно моремъ.

Поэтому нѣкоторое значеніе могутъ пріобрѣсти участки пути, ближайшіе къ Архангельску и Онегѣ, т. е. *отъ д. Рикосихи* до *Красногорской* и отъ *с. Кянда до Онеги*.

Выше было сказано, что для наступленія къ Архангельску или для захвата желѣзной дороги противникъ можетъ попытаться высадиться близъ *Никольскаго монастыря* или близъ *устья р. Кудьмы.*

Въ обоихъ случаяхъ противникъ встрѣтитъ немалое затрудненіе при движеніи къ почтовому тракту, такъ какъ путь къ послѣднему отъ рѣки Кудьмы мѣстами непроходимъ даже для отдѣльныхъ людей.

Второй участокъ *Кянда—Онега* пріобрѣтаетъ значеніе въ случаѣ высадки противника между губой Ухтой и Онегой для дѣйствій противъ послѣдняго пункта.

На всемъ протяженіи западнѣе г. Онеги прибрежная дорога не имѣетъ никакого стратегическаго значенія, такъ какъ для сообщенія между населенными пунктами даже мѣстное населеніе предпочитаетъ пользоваться моремъ, обращаясь къ сухопутному передвиженію только зимою, когда военныя дѣйствія невозможны.

На всемъ протяженіи берега, между г. Мезенью и Кандалакшей, вглубь материка отдѣляется только *три пути:* отъ *г. Мезени, отъ г. Архангельска* и *отъ Сумскаго посада.*

Вообразить наступленіе противника отъ г. Мезени или Архангельска вглубь Россіи —невозможно.

Вслѣдствіе этого почтовый трактъ—г. Мезень—г. Пинега— г. Архангельскъ является только единственнымъ путемъ, связующимъ два конечные пункта: г. Архангельскъ—центръ всего сѣвера—съ г. Мезенью административнымъ и промышленнымъ центромъ восточной половины этого края. Значеніе этого пути въ экономическомъ отношеніи незначительно, такъ-какъ всѣ товары идутъ моремъ, въ зимнее-же время этотъ почтовый трактъ мѣняетъ свое направленіе.

Въ случаѣ овладѣнья противникомъ г. Мезенью и наступленія къ Архангельску, этотъ трактъ является единственнымъ удобнымъ и кратчайшимъ несмотря на то, что противнику придется форсировать рядъ серіозныхъ преградъ: 1) р. Пезу, 2) р. Мезень, 3) р. Выему, 4) дважды р. Пинегу.

Кромѣ этихъ преградъ наступающій встрѣтитъ затрудненіе при прохожденіи „тайболы" безлюдной лѣсисто-болотистой полосы, тянущейся 100 верстъ. Принимая во вниманіе общее протяженіе пути г. Мезень—Пинега—305 верстъ и рядъ перечисленныхъ препятствій, противникъ можетъ появиться въ г. Пинегѣ не ранѣе 15—16 дней по выступленіи изъ г. Мезени, да и то при самыхъ благопріятныхъ для него условіяхъ.

Наиболѣе удобнымъ въ смыслѣ кратчайшаго разстоянія является почтовый трактъ—*Сумской посадъ—г. Повѣнецъ,* сопровождаемый все время телеграфомъ, длиною 194½ версты.

Дорога эта грунтовая, хорошо наѣзженная и проходимая для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ, идетъ среди непроходимыхъ лѣсовъ.

Позицій для обороны фронтомъ къ Бѣлому морю или къ Онежскому озеру на дорогѣ не имѣется; лишь вблизи селеній и на берегахъ озеръ образуются небольшіе открытые участки, удобные для дѣйствія малыхъ партизанскихъ отрядовъ. Серіозное значеніе имѣютъ *переправы Вожмосальма-Ямъ-Петровскій.*

Несмотря на то, что путь этотъ кратчайшій отъ берега Бѣлаго моря, допустить возможность наступленія по немъ самостоятельнаго отряда противника *невозможно,*—по недостатку и неудобству перевозочныхъ средствъ, и недостатку лошадей въ придорожныхъ деревняхъ. Въ сторонѣ-же отъ дороги населенныхъ пунктовъ нѣтъ. Кромѣ указанныхъ путей, отъ *г. Онеги*

отходитъ грунтовая дорога на ст. *Чекуево—ст. Обозерская*—Ярославско-Архангельской желѣзной дороги.

Годная для движенія войскъ и обозовъ между Онегой и Чекуево, далѣе—до Обозерской дорога дѣлается непроходимой, да и по направленію своему—никакого значенія имѣть не можетъ.

Г. Архангельскъ соединенъ съ Петербургомъ и Москвою желѣзною дорогой (отъ Петербурга 1441 верс.) [1]), большая часть которой—787 вер. имѣетъ узкую колею. Значеніе этой дороги главнымъ образомъ экономическое. Проходя по непроходимымъ лѣсамъ и болотамъ и не сопровождаясь грунтовой дорогой, этотъ путь можетъ въ военное время служить для подвоза къ Архангельску войскъ обороняющагося, оружія и запасовъ.

Отъ с. Кандалакши до р. Кузомень тянется *Кандалакскій,* а далѣе до мыса Св. Носъ—*Терскій берегъ*—никакого стратегическаго значенія не имѣющіе: населеніе крайне рѣдко; на всемъ протяженіи расположены только три села—Умба, Кузомень и Покой. Путей сообщенія—не существуетъ; плаваніе удобно только близъ сѣверной части Терскаго берега.

Поэтому ожидать производство дессанта въ этой части береговой полосы, а равно стремиться противодѣйствовать высадкамъ мелкихъ партій съ цѣлью грабежа и для освѣженія запасовъ прѣсной воды—совершенно безполезно.

Западнѣе мыса Св. Носъ—до границы Норвегіи тянется *Мурманскій берегъ.*

Его географическое положеніе—на флангѣ сообщеній изъ Атлантическаго океана въ Архангельскъ, и развитіе промысловъ на немъ, могутъ привлечь къ нему вниманіе противника: въ первомъ отношеніи—какъ цѣль *второстепенная* при развитіи операцій къ главному объекту дѣйствій противника на нашемъ сѣверѣ—г. Архангельску и Соловецкимъ островамъ; во второмъ отношеніи,—какъ цѣль *непосредственная,* при желаніи уничтожить наши промыслы, которые, какъ выяснено въ описаніи промышленности, составляютъ сущность Мурмана и опредѣляютъ его значеніе.

При операціяхъ противъ г. Архангельска, тѣ заливы и бухты Мурманскаго берега, которыя представляютъ хорошія якорныя стоянки, могутъ быть использованы судами непріятельскаго флота при необходимости укрыться отъ океанскаго волненія или аваріи. Тѣ изъ заливовъ и бухтъ, которыя, кромѣ того, обильны прѣсною водою, и на берегахъ которыхъ имѣются наиболѣе населенные пункты, могутъ пріобрѣсти для противника особое значеніе, какъ пункты возможнаго пополненія запасовъ воды, топлива и провіанта.

Пунктами, могущими самостоятельно привлечь вниманіе противника, являются всѣ наиболѣе значительныя поселенія, лежащія преимущественно на берегахъ бухтъ и заливовъ, болѣе или менѣе удобныхъ для якорной стоянки судовъ.

Самые значительные изъ нихъ, какъ-то: *Гаврилово, Териберка* и особенно—*Кольскій заливъ* и *Печенга,* какъ районы наиболѣе многочисленнаго

---

[1]) Съ окончаніемъ постройки Петербургъ—Вологодской желѣзной дороги разстояніе сократится до 1152 верстъ.

осѣдлаго населенія, наиболѣе богатые жизненными средствами и обладающіе наилучшими и удобнѣйшими якорными стоянками, представятъ собою предметъ наибольшаго вниманія противника. Особенно въ *Печенгѣ* противникъ найдетъ довольно значительные запасы хлѣба, мяса, рыбы, молочныхъ продуктовъ, а въ Екатерининской гавани—и небольшіе запасы каменнаго угля.

При отсутствіи на Мурманѣ оборонительныхъ средствъ, при расположеніи населенныхъ пунктовъ почти исключительно у берега и открыто для огня непріятельскаго судна, непріятелю въ большинствѣ случаевъ не потребуется ни высадки сухопутныхъ силъ, ни даже дессанта морской команды для достиженія своихъ цѣлей, захвата средствъ или разрушенія населеннаго пункта. Для первой цѣли достаточно одной угрозы, для второй—нѣсколькихъ артиллерійскихъ выстрѣловъ.

Въ случаѣ необходимости произвести дессантъ, послѣдній можетъ быть исполненъ при обстановкѣ почти мирнаго характера, вблизи населенныхъ пунктовъ, у существующихъ пристаней, а при отсутствіи ихъ—въ вершинахъ губъ и заливовъ, въ большинствѣ представляющихъ удобства для производства дессанта въ небольшихъ размѣрахъ.

Приведенные выводы подтверждаются примѣрами войнъ 1809-го и 1854—55-го годовъ.

Ожидать движенія непріятельскаго дессанта въ глубь страны—еще менѣе возможно, чѣмъ отъ ранѣе описанныхъ пунктовъ Бѣломорскаго побережья тѣмъ болѣе, что единственнымъ сухопутнымъ путемъ сообщенья Печенги, Кольскаго залива, Териберки и Гаврилова со внутренностью Имперіи служитъ *лодочно-пѣшеходный путь* отъ *Колы до ст. Кандалакши*, протяженіемъ около 230 верстъ, хотя и сопровождаемый телеграфной проволокой, но доступный для движенія только отдѣльныхъ людей.

Кромѣ береговой полосы, въ Бѣломъ морѣ очень большое значеніе принадлежитъ *Соловецкимъ островамъ*. Въ случаѣ появленія непріятельскихъ судовъ въ Бѣломъ морѣ — Соловки являются естественною его базою. Этому способствуетъ какъ центральное ихъ положеніе въ Бѣломъ морѣ (отъ *монастыря* до: мыса Лѣтняго Орлова—50 верстъ; до г. Кеми черезъ Кузовы острова—60 верстъ; до пос. Сумы—120 верстъ; до г. Онеги—180 верстъ, и до г. Архангельска—274 версты), такъ и богатство и склады разнаго рода запасовъ въ стѣнахъ монастыря. Нельзя не подчеркнуть особаго значенія для парового флота—большого склада каменнаго угля въ размѣрахъ почти двухгодичной потребности обители [1]).

Изъ всѣхъ заливовъ и бухтъ, изрѣзывающихъ берега острововъ, *Соловецкій заливъ* является единственно удобнымъ мѣстомъ стоянки флота, тѣмъ болѣе, что въ глубинѣ этого залива, близъ стѣнъ самаго монастыря, находится прекрасная, хотя и небольшая гавань „*Благополучія*“. Какъ на рейдѣ, такъ и въ гавани „Благополучія“ установлены вѣхи, створные знаки и буи для обозначенія фарватера. Послѣдній огибаетъ Песью луду и острова Игуменскій и Бабій съ сѣвера.

Удобнѣйшими мѣстами для дессанта (не считая гавань Благополучія)

---

[1]) Къ 12 Іюня 1901 г.—69000 пудовъ.

могутъ служить *мысъ Печакъ* и мысъ *Толстикъ;* отъ перваго до монастыря 6 верстъ, а отъ второго—5 верстъ порядочной дороги [1]). Третьимъ такимъ пунктомъ могъ бы быть участокъ побережья В. Соловецкаго острова нѣсколько къ сѣверу отъ губы Вѣлужьей, но оттуда до монастыря 12 верстъ крайне плохой дороги.

Вблизи всѣхъ трехъ пунктовъ, гдѣ возможенъ дессантъ, лѣсъ вплотную подходитъ къ берегу, и позицій удобныхъ для обороны не имѣется.

Близъ береговъ другихъ островозъ болѣе или менѣе удобная якорная стоянка имѣется у южнаго берега Анзерскаго острова, близъ *мыса Капельскаго.*

Проливъ между В. Соловецкимъ и Анзерскимъ островами, при ширинѣ въ $4^3/_4$ версты, достигаетъ глубины въ 25 саженъ.

Для наблюденія за моремъ на Соловкахъ устроенъ только одинъ маякъ *на Сѣкирной горѣ,* (для чего приспособлена колокольня скита), съ горизонтомъ 20,7 мили.

Другимъ наблюдательнымъ пунктомъ могла-бы служить колокольня *Голгофскаго скита* на Анзерскомъ островѣ, но, такъ какъ съ послѣдняго пункта не видно Сѣкирной горы, то, для устройства оптической сигнализаціи могъ-бы служить третій наблюдательный пунктъ на В. Муксаломскомъ островѣ, на г. Ѳаворъ, черезъ который связывались-бы два первыхъ.

Оборонительныхъ средствъ на Соловкахъ не имѣется никакихъ. Въ прежнее время при монастырѣ содержалась небольшая инвалидная команда изъ 50 нижнихъ чиновъ при офицерѣ.

Эта команда съ помощью охотниковъ изъ состава братіи, служителей, работниковъ и богомольцевъ въ 1854 году успѣшно обороняли монастырь отъ англичанъ.

Теперь подобной команды не содержится, но въ составѣ проживающихъ въ обители имѣется всегда много запасныхъ нижнихъ чиновъ и ратниковъ ополченія 1-го разряда, т. е. прошедшихъ ряды войскъ. По свѣдѣніямъ 1901 г. такихъ запасныхъ въ монастырѣ состоялось 62 человѣка и ратниковъ 13 человѣкъ.

Существенный недостатокъ Соловецкихъ острововъ заключается въ томъ, что они не связаны телеграфной линіей съ материкомъ, являясь благодаря этому, большую часть года, отрѣзанными отъ твердой земли.

Всѣ важнѣйшіе населенные пункты сѣвернаго побережья соединены какъ между собою такъ и съ Петербургомъ телеграфомъ.

Отъ г. Архангельска вдоль побережья идетъ только незначительная телеграфная вѣтвь—къ маяку и створной башнѣ на Мудьюгскомъ островѣ; къ г. Мезень—телеграфная линія сопровождаетъ почтовый трактъ черезъ Пинегу.

г. Онега соединенъ съ Архангельскомъ телеграфомъ отходящимъ отъ ст. Плесецкой, М. Яр.-Архангельской желѣзной дороги.

Наконецъ—Сумскій посадъ соединяется съ Архангельскомъ черезъ г. г. Вытегру—Петрозаводскъ—Повѣнецъ.

---

[1]) У мыса Печака бросила якорь эскадра англичанъ въ 1854 году.

Отъ Сумскаго посада телеграфная линія слѣдуетъ близъ Бѣломорскаго побережья черезъ п. Сороку—г. Кемь—Ковду на Кандалакшу, а далѣе—вдоль лодочно-пѣшеходнаго тракта—въ г. Колу.

Отъ послѣдняго пункта отходитъ двѣ вѣтви:

а) вдоль восточнаго берега Кольскаго залива къ пос. Териберка и Гаврилово, до Лицы, и

б) вдоль его западнаго берега—на г. Александровскъ къ Вайдагуба и Печенгѣ.

Такимъ образомъ побережье между г. г. Архангельскъ и Мезень, Архангельскъ—Онега и Онега—Сумскій посадъ, а также побережье между Кандалакшей [1]) и Лицой лишены телеграфа, что является невыгоднымъ нетолько въ военное, но и въ мирное время.

Выгода-же этого обстоятельства заключается въ томъ, что партіи противника высаживающіяся на указанныхъ участкахъ побережья съ цѣлью-ли пополненія запасовъ прѣсной воды, или для грабежа и раззорѣнья селеній, не будутъ имѣть возможности прервать телеграфное сообщенье между важнѣйшими пунктами.

Заключеніе.

Сводя все сказанное о сѣверномъ побережьи восточнаго отдѣла можно видѣть, что побережье это лишено какихъ-либо оборонительныхъ средствъ, что въ связи съ отсутствіемъ войскъ облегчаетъ дѣятельность противника, мелкія высадки котораго съ цѣлью грабежа, а также бомбардированія болѣе значительныхъ пунктовъ, будутъ производиться какъ бы при мирной обстановкѣ.

Невозможность и безцѣльность наступленія отъ побережья—вглубь отдѣла, къ Петербургу, а также чисто мѣстное значеніе прибрежныхъ населенныхъ пунктовъ и, наконецъ, вѣроятная малочисленность флота, который рѣшится послать туда противникъ, даютъ основаніе заключить, что военныя операціи разыграющіяся у этого побережья,—не въ состояніи будутъ повліять на исходъ военныхъ дѣйствій—на главномъ театрѣ,—въ западномъ отдѣлѣ.

Правда, исторія указываетъ на то, что набѣги противника приносили не малый ущербъ мѣстному населенію; такъ, экскурсія англичанъ въ 1854 году, въ воды Мурмана, совершенно прекратила промыслы на два года, результатомъ чего былъ голодъ въ Поморьѣ; нѣкоторые-же изслѣдователи видятъ въ этомъ перерывѣ первый толчекъ къ хозяйственному упадку Поморья, въ которомъ оно находится въ настоящее время.

Единственнымъ средствомъ для противодѣйствія подобнымъ посягательствамъ можетъ быть только созданіе въ водахъ Ледовитаго океана морской силы, способной не только парализовать дѣйствія непріятельскаго флота, но и предотвратить его попытки явиться въ воды Ледовитаго океана. Подобное рѣшеніе вопроса потребуетъ непремѣннаго созданія сильно-укрѣпленнаго соединеннаго съ Имперіей рельсовымъ путемъ пункта, который служилъ-бы базой для флота, дѣйствующаго въ Ледовитомъ океанѣ.

---

[1]) Въ 1901 году была проэктирована вѣтвь отъ г. Кандалакши, вдоль берега, до пос. Кузомень.

Такимъ стратегически важнымъ пунктомъ пришлось-бы избрать вѣроятно *Печенгскій заливъ*, представляющій выгоды стратегическія, тактическія и климатическія (на флангѣ операціонной линіи противника и близъ нашей границы; болѣе просторная гавань чѣмъ Екатерининская; меньшее число необходимыхъ фортификаціонныхъ сооруженій, чѣмъ въ Екатерининской гавани; возможность устройства минныхъ загражденій; полная невозможность обхода вслѣдствіе недоступности сосѣднихъ береговъ; болѣе мягкій климатъ).

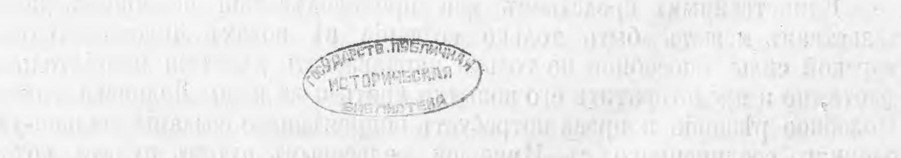
Но подобное средство, какъ извѣстно, дорого, и требуетъ чрезвычайныхъ расходовъ, которые ложатся бременемъ на все государство.

Слѣдовательно, естественно возникаетъ вопросъ о цѣлесообразности такого напряженія съ точки зрѣнія интересовъ общегосударственныхъ.

Оцѣнка Мурмана (т. к. въ Архангельскѣ, Онегѣ или Кеми военнаго порта создать нельзя) съ этой точки зрѣнья приводитъ къ заключенію, что указанныя выше мѣры получатъ права на приведеніе ихъ въ исполненіе лишь въ томъ случаѣ, когда Мурманъ, будучи связанъ неразрывно въ теченіе всего года съ прочими частями Имперіи, будетъ густо заселенъ, хотя-бы только въ западной своей части; когда къ нему будетъ приложена этимъ населеніемъ рабочая сила, соотвѣтствующая его естественнымъ богатствамъ, и, слѣдовательно, когда эксплоатація этихъ богатствъ, въ связи съ потребностью для всего нашего флота—имѣть на сѣверѣ незамерзающій портъ, свяжетъ Мурманъ съ общегосударственными интересами нашего отечества.

Вслѣдствіе изложеннаго, въ настоящее время, единственнымъ средствомъ обороны можетъ быть: тщательное наблюденіе съ имѣющихся маяковъ и оповѣщеніе прибрежнаго населенія; заблаговременная раздача населенію огнестрѣльнаго оружія и патроновъ для самообороны при грабежахъ непріятельскихъ партій; составленіе проектовъ минныхъ загражденій въ Печенгѣ, Кандалакшѣ, Кеми, Сумскомъ посадѣ, Онегѣ и дельтѣ сѣв. Двины, и—увозъ и уничтоженіе всѣхъ знаковъ на главнѣйшихъ фарватерахъ и устройство ложныхъ знаковъ при извѣстіи о появленіи противника въ океанѣ.

Кромѣ того желательно усиленное наблюденіе за финнами и норвежцами на Мурманскомъ берегу, а также—за иностранными владѣльцами—заводовъ, разбросанныхъ по всему побережью [1]).



[1]) По свѣдѣніямъ полевой поѣздки 1901 года иностраннымъ подданнымъ принадлежало 8 заводовъ.